

Ergänzende Informationen zu Tagesordnungspunkten 9.1 bis 9.6:

Konzernabschluss und Lagebericht für die BMW AG
und den Konzern zum 31. Dezember 2021



DIE ZUKUNFT IST
ELEKTRISCH,
DIGITAL UND
ZIRKULÄR

BMW GROUP BERICHT 2021

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 2021

2021 zeigt die BMW Group in schwierigem Marktumfeld, wie Ertragskraft und Transformation Hand in Hand gehen. Bei deutlich gestiegenen Auslieferungszahlen nimmt die Elektromobilität Fahrt auf. Zugleich arbeitet die BMW Group an digitalen Lösungen, die für die Nutzer umfassende Erleichterungen und Services ermöglichen. Die Vision der Kreislaufwirtschaft nimmt in der BMW Group klare Formen an. Ziel ist eine vollständig nachhaltige Mobilität.

Nähere Informationen finden sich im nachfolgenden Bericht.

BEDEUTSAMSTE LEISTUNGSINDIKATOREN

KONZERNERGEBNIS VOR STEUERN in Mio. €

16.060

Deutlicher Anstieg zum Vorjahr



EBIT-MARGE IM SEGMENT AUTOMOBILE in %

10,3

Deutlicher Anstieg zum Vorjahr



EBIT-MARGE IM SEGMENT MOTORRÄDER in %

8,3

Deutlicher Anstieg zum Vorjahr



RoE IM SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN in %

22,6

Deutlicher Anstieg zum Vorjahr



MITARBEITER IM KONZERN am Jahresende

118.909

Leichter Rückgang zum Vorjahr



AUSLIEFERUNGEN IM SEGMENT AUTOMOBILE in Einheiten

2.521.514

Solider Anstieg zum Vorjahr



AUSLIEFERUNGEN IM SEGMENT MOTORRÄDER in Einheiten

194.261

Deutlicher Anstieg zum Vorjahr



ANTEIL ELEKTRIFIZIERTER FAHRZEUGE AN DEN AUSLIEFERUNGEN in %

13,0

Deutlicher Anstieg zum Vorjahr



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 
BMW Group in Zahlen

STRATEGISCHE ZIELE DER BMW GROUP

FINANZIELLE ZIELE



EBT-Marge Konzern

> 10%



EBIT-Marge im Segment
Automobile

8–10%



Return on Capital Employed
im Segment Automobile

≥ 18%

ZIELERREICHUNG BIS 2025



Anteil elektrifizierter Automobile
an den Gesamtauslieferungen

> 30%



Anteil von Frauen in
Führungsfunktionen

22%



ZIELERREICHUNG BIS 2030



Anteil vollelektrischer Fahrzeuge
an den Gesamtauslieferungen

> 50%



Reduzierung CO₂-Emissionen
je Fahrzeug in der Produktion

80%



Reduzierung CO₂-Emissionen in
der Nutzungsphase des Fahrzeugs

> 50%



Reduzierung CO₂-Emissionen
in der Lieferkette

> 20%



INHALT

5 Über diesen Bericht (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

1 AN UNSERE STAKEHOLDER

9 BMW Group in Zahlen

12 Bericht des Aufsichtsrats

21 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

27 Der Vorstand

28 Dialog mit den Stakeholdern

31 BMW Group und Kapitalmarkt

4 CORPORATE GOVERNANCE

248 Grundzüge der Corporate Governance
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

258 Versicherung der gesetzlichen Vertreter

259 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

267 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

2 ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

34 Die BMW Group im Überblick

38 Die integrierte Strategie der BMW Group

51 Produkte und Mobilitätslösungen

67 Produktion, Einkauf und Lieferantennetzwerk

80 Mitarbeitende und Gesellschaft

91 Finanzielle Leistung

121 EU-Taxonomie

124 Prognose, Risiko- und Chancenmanagement

143 Internes Kontrollsystem

144 Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen

5 VERGÜTUNGSBERICHT

271 Vergütungsbericht

3 KONZERNABSCHLUSS

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

150 Gesamtergebnisrechnung des Konzerns

151 Bilanz des Konzerns und der Segmente zum 31. Dezember 2021

153 Kapitalflussrechnung des Konzerns und der Segmente

155 Entwicklung des Konzerneigenkapitals

157 Konzernanhang

6 WEITERE INFORMATIONEN

321 Weitere GRI-Informationen

332 SASB-Index

337 TCFD-Index

341 NFE-Index

342 Verbrauchs- und CO₂-Angaben

344 BMW Group im Zehn-Jahres-Vergleich

346 Glossar und Kennzahlenerläuterung

351 Finanzkalender

352 Kontakte

ÜBER DIESEN BERICHT (TEIL DES ZUSAMMENGEFASSTEN LAGEBERICHTS)

BERICHTSKONZEPT

Integrierte Berichterstattung und strategische Ausrichtung

Als eine zentrale Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg eines Unternehmens sieht die BMW Group die Vereinbarkeit von ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Belangen. Der wirtschaftliche Erfolg ist gleichzeitig die Bedingung für die Entwicklung zu nachhaltigen technologischen Innovationen, sicherer und stabiler Beschäftigung und zur Zusammenarbeit mit allen Partnern in einer immer nachhaltigeren Wertschöpfungskette.

Aus diesem Grund informiert die BMW Group ihre Stakeholder über ihre Geschäftsentwicklung seit dem Berichtsjahr 2020 in einem Integrierten Bericht. Auf diese Weise wollen wir auch mit dem vorliegenden Integrierten Konzernbericht 2021 einen ganzheitlichen, qualifizierten Einblick in die BMW Group geben und unser Handeln transparent, nachvollziehbar und messbar machen. Dabei ist uns bewusst, dass Integrierte Berichterstattung Teil eines dynamischen Diskussionsprozesses zwischen Stakeholdern, Regulierern und Anwendern ist. Der einmal erreichte Status unterliegt daher fortwährend der Überprüfung und kontinuierlichen Verbesserung.

Die BMW Group möchte für all ihre Stakeholder somit aufzeigen, wie sich ökonomische, ökologische und gesellschaftliche Belange ergänzen, sich oftmals sogar bedingen und welche externen Rahmenbedingungen das Unternehmen beeinflussen und die Potenziale für ein immer nachhaltigeres Agieren definieren. Dazu erläutern wir die [integrierte Strategie](#) der BMW Group sowie die Weiterentwicklung und die Steuerung des Unternehmens anhand zentraler finanzieller und nichtfinanzieller Ziele [Kennzahlen Dashboard](#).

Am 8. März wurde der Jahresabschluss der BMW AG aufgestellt und die Freigabe zur Veröffentlichung des Konzernabschlusses vom Vorstand erteilt. Der BMW Group Bericht fasst dabei die Lageberichte der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) und des BMW Konzerns (BMW Group) zusammen (zusammengefasster Lagebericht).

Änderungen in der Berichterstattung und Ausblick

Durch die Weiterentwicklung nichtfinanzieller Offenlegungspflichten, unter anderem die Revision der Non-Financial Reporting Directive auf EU-Ebene (Corporate Sustainability Reporting Directive), die damit im Zusammenhang stehende Entwicklung von EU-Berichtsstandards oder die Gründung des International Sustainability Standards Board (ISSB) unter dem Dach der [IFRS Foundation](#), wird das Umfeld der Berichterstattung weiter an Dynamik gewinnen und die Integration nichtfinanzieller und finanzieller Angaben befördern. Die BMW Group trägt dieser Entwicklung auch dadurch Rechnung, dass sie ihr Internes Kontrollsystem weiterentwickelt und die nichtfinanziellen Kennzahlen einer gleichwertigen Überwachung unterzieht. Mit dem Berichtsjahr erfüllen wir außerdem die Offenlegungspflichten der [EU-Taxonomie](#) und erweitern die Berichterstattung um die Informationen in Anlehnung an das Sustainability Accounting Standards Board (SASB) ([SASB-Index](#)).

[GRI 102-48, 102-49](#)

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
 - Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung (NFE) für Konzern- und Gesellschaftsebene nach §§ 289 b und 315 b HGB ([NFE-Index](#))

- Deutsche Rechnungslegungsstandards (DRS) 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

Darüber hinaus sind folgende Berichtsstandards und Transparenzanforderungen überwiegend im Lagebericht integriert:

- Global Reporting Initiative (GRI) ([GRI-Index](#)), Option „umfassend“

- Sustainability Accounting Standards Board (SASB). ([SASB-Index](#))

- Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) ([TCFD-Index](#))

- UN Global Compact Fortschrittsbericht: Siehe Verweise in den GRI Anforderungen ([GRI-Index](#))

Konzernabschluss der BMW AG

Der Konzernabschluss der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2021 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 Handelsgesetzbuchs (HGB) aufgestellt.

WEITERE INFORMATIONEN ZUM BERICHT

Veröffentlichung und Geltungsbereich

Der Bericht erscheint jährlich zur BMW Group Jahreskonferenz – zuletzt am 17. März 2021 – 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 2021. Die Aussagen im Bericht beziehen sich auf den Konsolidierungskreis der BMW Group. Abweichungen hiervon sind entsprechend gekennzeichnet. Wesentliche Änderungen der Organisation der BMW Group gab es im Berichtszeitraum nicht. Der Bericht 2022 wird am 15. März 2023 erscheinen.

[GRI: 102-45, 102-48](#) [GRI-Index: 102-52](#)

Externe Prüfung

Der gesamte Bericht der BMW AG, bestehend aus dem zusammengefassten Lagebericht, dem Konzernabschluss, den Angaben zur Corporate Governance und den ergänzenden GRI-Informationen, wird durch die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC beziehungsweise der Abschlussprüfer) einer jährlichen unabhängigen Prüfung unterzogen. 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 weitere Informationen außerhalb des Berichts und des GRI Inhaltsindex verweisen, sind nicht Teil der Prüfung. Der [Vergütungsbericht 2021](#) wurde nach den Anforderungen des §162 Aktiengesetz erstellt und durch die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft inhaltlich geprüft.

PwC hat den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht für das Berichtsjahr 2021 geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der [Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers](#) und der [Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers](#) zu Angaben der nichtfinanziellen 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 [! ... !] 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 jeweiligen Prüflevel gekennzeichnet sind.

Wesentliche Themen im Rahmen der NFE

Die für die Gesetzeserfüllung nach den §§289 c und 315 c HGB wesentlichen Sachverhalte wurden auf den Ergebnissen der 2018 aktualisierten Wesentlichkeitsanalyse und

nach den Vorgaben der Global Reporting Initiative (GRI) zusammengestellt sowie aus den langfristigen Zielen der BMW Group abgeleitet. Dabei wurden sowohl die eigene Geschäftstätigkeit, Produkte und Dienstleistungen als auch Geschäftsbeziehungen, zum Beispiel in die Lieferkette, berücksichtigt. Entsprechend der gesetzlichen Wesentlichkeitsvorgabe sind jeweils Angaben zusammengestellt, die für das Verständnis des Geschäftsverlaufs, des Geschäftsergebnisses und der Lage der BMW Group erforderlich sind und die Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit auf die im Gesetz genannten nichtfinanziellen Aspekte deutlich machen. Eine Stakeholderbefragung, die wir im Berichtszeitraum mit ausgewählten Vertretern aus dem Kapitalmarkt und der Wissenschaft durchgeführt haben, bestätigte unsere Auswahl der [Wesentlichen Themen](#).

[GRI 102-43, 102-46, 102-49](#)

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.

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 unbekanntes Risiken, Ungewissheiten und andere Faktoren können dazu führen, dass die tatsächlichen Ergebnisse, die Vermögens-, Fi-

nanz- und Ertragslage, die Entwicklung oder die Leistung des Unternehmens wesentlich von hier gegebenen Einschätzungen abweichen.

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. Da nicht nur Kohlenstoffdioxid, sondern auch weitere Gase wie zum Beispiel Methan (CH₄) und Lachgas (N₂O) in unterschiedlichem Maß zur Klimaerwärmung beitragen, wird die Auswirkung in sogenannte CO₂-Äquivalente (CO₂e) umgerechnet.

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 bezieht immer alle Geschlechter mit ein.

9	BMW Group in Zahlen
12	Bericht des Aufsichtsrats
21	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
27	Der Vorstand
28	Dialog mit den Stakeholdern
31	BMW Group und Kapitalmarkt

AN UNSERE STAKEHOLDER

BMW GROUP IN ZAHLEN

BEDEUTSAMSTE LEISTUNGSINDIKATOREN

	2017	2018 ¹	2019	2020	2021	Veränderung in %
KONZERN						
Ergebnis vor Steuern in Mio. €	10.675	9.627	7.118	5.222	16.060	-
Mitarbeiter am Jahresende ²	129.932	134.682	126.016	120.726	118.909	- 1,5
Frauenanteil in Führungsfunktionen in der BMW Group ³	16,0	17,2	17,2	17,8	18,8	5,6
SEGMENT AUTOMOBILE						
EBIT-Marge in %	9,2	7,2	4,9	2,7	10,3	-
RoCE in %	77,7	49,8	29,0	12,7	59,9	-
Auslieferungen ^{4,5}	2.465.021	2.486.149	2.537.504	2.325.179	2.521.514	8,4
Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen (in %)	4,2	5,7	5,8	8,3	13,0	56,6
CO ₂ -Emissionen EU-Neuwagenflotte (in g / km) ^{6,7}	128,0	127,5	127,0	99,1 (135,0) ⁸	115,9 ⁹	- 14,1
CO ₂ -Emissionen je produziertes Fahrzeug (in t) ^{10,11,12}	0,41	0,40	0,40	0,35	0,33	- 5,7
SEGMENT MOTORRÄDER						
EBIT-Marge in %	9,1	8,1	8,2	4,5	8,3	84,4
RoCE in %	34,0	28,4	29,4	15,0	35,9	-
Auslieferungen	164.153	165.566	175.162	169.272	194.261	14,8
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN						
RoE in %	18,1	14,8	15,0	11,2	22,6	-

¹ 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)

² Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeiterbegriffs (zur Definition siehe [↗ Glossar und Kennzählerfüterung](#)). 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 Neudefinition 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 Auslieferung einschließlich Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (2017: 385.705 Automobile, 2018: 455.581 Automobile, 2019: 538.612 Automobile, 2020: 602.247 Automobile, 2021: 651.236 Automobile)

⁵ Die für die Jahre 2020 und 2021 präsentierten Auslieferungszahlen sind nicht direkt mit den für Vorjahre präsentierten Zahlen vergleichbar. Siehe Vertriebszahlen für Auslieferungen im Abschnitt [↗ Vergleich Prognose mit tatsächlicher Entwicklung](#) für weitere Informationen.

⁶ EU-27-Staaten einschließlich Norwegen und Island; seit 2021 Wert gemäß Umstellung auf WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure), Werte 2017 bis 2020 gemäß Neuem Europäischen 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 Zur besseren Vergleichbarkeit der Vorjahreswerte mit dem aktuellen Berichtsjahr 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 Ökoinnovationen) auf 135 g CO₂/km gemäß WLTP (ohne Flexibilitäten). 2020 war eine Phase-in-Regelung sowie die Anrechnung von Supercredits möglich. 2021 entfielen diese beiden Erleichterungen für die BMW Group.

⁹ in den regulatorischen Vorgaben definierte Flexibilitäten für 2021: Ökoinnovationen mit 1,7 g CO₂/km (WLTP)

¹⁰ Effizienzkennzahl berechnet aus Scope-1- und Scope-2-CO₂-Emissionen (Market-based-Methode gemäß GHG Protocol Scope 2-Guidance; im Wesentlichen Verwendung der VDA-Emissionsfaktoren sowie vereinzelt Verwendung lokaler Emissionsfaktoren; Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO₂) der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke inkl. Joint Venture 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. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerke, ohne Auftragsfertigung)

¹¹ Kennzahl beinhaltet ab dem Jahr 2021 neben den CO₂-Emissionen der Produktion auch die CO₂-Emissionen der weiteren BMW Group Standorte. Die Werte der Jahre 2019 (Basisjahr) und 2020 wurden zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst (2019 vor Anpassung: 0,30 t; 2020 vor Anpassung: 0,23 t)

¹² Die Werte der Jahre 2017 und 2018 sind mit Limited Assurance geprüft.

WEITERE FINANZIELLE KENNZAHLEN

in Mio. €	2017	2018	2019	2020	2021	Veränderung in %
Gesamtinvestitionen¹	7.112	8.013	7.784	6.222	7.518	20,8
Abschreibungen	4.822	5.113	6.017	6.143	6.495	5,7
Free Cashflow Segment Automobile	4.459	2.713	2.567	3.395	6.354	87,2
Konzernumsatzerlöse²	98.282	96.855	104.210	98.990	111.239	12,4
Automobile	85.742	85.846	91.682	80.853	95.476	18,1
Motorräder	2.272	2.173	2.368	2.284	2.748	20,3
Finanzdienstleistungen ²	27.567	27.705	29.598	30.044	32.867	9,4
Sonstige Gesellschaften	7	6	5	3	5	66,7
Konsolidierungen ²	-17.306	-18.875	-19.443	-14.194	-19.857	39,9
Konzernergebnis vor Finanzergebnis (EBIT)²	9.899	8.933	7.411	4.830	13.400	-
Automobile	7.888	6.182	4.499	2.162	9.870	-
Motorräder	207	175	194	103	227	-
Finanzdienstleistungen ²	2.194	2.172	2.312	1.721	3.701	-
Sonstige Gesellschaften	14	-27	29	36	-8	-
Konsolidierungen ²	-404	431	377	808	-390	-
Konzernergebnis vor Steuern (EBT)²	10.675	9.627	7.118	5.222	16.060	-
Automobile	8.717	6.977	4.467	2.722	11.805	-
Motorräder	205	169	187	100	228	-
Finanzdienstleistungen ²	2.207	2.143	2.272	1.725	3.753	-
Sonstige Gesellschaften	80	-45	-96	-235	531	-
Konsolidierungen ²	-534	383	288	910	-257	-
Steuern auf das Konzernergebnis²	-2.000	-2.530	-2.140	-1.365	-3.597	-
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen²	8.675	7.097	4.978	3.857	12.463	-
Ergebnis aus aufgegebenem Geschäftsbereich	-	-33	44	-	-	-
Konzernjahresüberschuss / -fehlbetrag²	8.675	7.064	5.022	3.857	12.463	-
Ergebnis in € je Stammaktie / Vorzugsaktie²	13,07 / 13,09	10,60 / 10,62	7,47 / 7,49	5,73 / 5,75	18,77 / 18,79	-
Umsatzrendite vor Steuern^{2,3} in %	10,9	9,9	6,8	5,3	14,4	-

¹ Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten, übrige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

² 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).

³ Verhältnis des Konzernergebnisses vor Steuern zu den Konzernumsatzerlösen

WEITERE NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN

	2017	2018	2019	2020	2021	Veränderung in %
KONZERN						
Aufwendungen für Aus- und Weiterbildung (in Mio. €) ¹	349	373	370	279	389	39,4
SEGMENT AUTOMOBILE						
Auslieferungen nach Marken ²						
BMW ³	2.089.854	2.117.854	2.184.939	2.028.841	2.213.790	9,1
MINI	371.729	364.101	347.465	292.582	302.138	3,3
Rolls-Royce	3.438	4.194	5.100	3.756	5.586	48,7
Gesamt³	2.465.021	2.486.149	2.537.504	2.325.179	2.521.514	8,4
Produktion nach Marken						
BMW ⁴	2.123.947	2.168.496	2.205.841	1.980.740	2.166.644	9,4
MINI	378.486	368.685	352.729	271.121	288.713	6,5
Rolls-Royce	3.308	4.353	5.455	3.776	5.912	56,6
Gesamt⁴	2.505.741	2.541.534	2.564.025	2.255.637	2.461.269	9,1
Energieverbrauch je produziertes Fahrzeug (in MWh) ^{5,6}	2,17	2,12	2,04	2,12	2,10	-0,9
SEGMENT MOTORRÄDER						
Produktion						
BMW	185.682	162.687	187.116	168.104	187.500	11,5
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN						
Neuverträge mit Endkunden	1.828.604	1.908.640	2.003.782	1.845.271	1.956.514	6,0

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 Die für die Jahre 2020 und 2021 präsentierten Auslieferungszahlen sind nicht direkt mit den für Vorjahre präsentierten Zahlen vergleichbar. Siehe Vertriebszahlen für Auslieferungen im Abschnitt [Vergleich Prognose mit tatsächlicher Entwicklung](#) für weitere Informationen.

³ Auslieferung einschließlich Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (2017: 385.705 Automobile, 2018: 455.581 Automobile, 2019: 538.612 Automobile, 2020: 602.247 Automobile, 2021: 651.236 Automobile)

⁴ Produktion einschließlich Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (2017: 396.749 Automobile, 2018: 491.872 Automobile, 2019: 536.509 Automobile, 2020: 602.935 Automobile, 2021: 700.777 Automobile)

⁵ Effizienz Kennzahl berechnet aus den absoluten Energieverbräuchen (bereinigt um KWK-Verluste) der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerke, ohne Auftragsfertigung)

⁶ Die Werte 2017 und 2018 sind mit Limited Assurance geprüft.

BERICHT DES AUF SICHTSRATS

SEHR GEEHRTE AKTIONÄRINNEN UND AKTIONÄRE,

das Jahr 2021 war durch besondere Herausforderungen gekennzeichnet: Versorgungsengpässe bei Halbleitern und die anhaltende Corona-Pandemie haben die Volatilität des Umfelds weiter erhöht und unserem Unternehmen und der Belegschaft noch mehr Flexibilität abverlangt. Dank der umsichtigen Steuerung durch den Vorstand und des besonderen Einsatzes unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter war 2021 dennoch ein sehr erfolgreiches Geschäftsjahr für die BMW Group: Wir haben für die Marke BMW mit der neuen Rekordmarke von mehr als 2,5 Mio. ausgelieferten Fahrzeugen die Führungsposition im weltweiten Premiumsegment erreicht. Der Vorstand hat intensiv und konsequent an den zentralen strategischen Weichenstellungen für die Zukunft gearbeitet, um die Voraussetzungen für ein attraktives und passgenau auf künftige Kundenbedürfnisse ausgerichtetes Produktportfolio zu schaffen. Die begeisterte Medienresonanz auf den BMW i Vision Circular bei der IAA Mobility in München und auf die Vorstellung des BMW iX und des BMW i4 beweisen, dass wir mit unserer Strategie auf dem richtigen Weg sind. Auch in diesen unsicheren Zeiten blicken wir deshalb weiterhin mit Zuversicht in das Jahr 2022 und werden unser Ziel fest im Auge behalten: mit emotionalen Produkten Menschen zu bewegen.



Norbert Reithofer
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Schwerpunkte der Tätigkeit des Aufsichtsrats im vergangenen Geschäftsjahr

Die ihm obliegenden Aufgaben hat der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2021 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 strategischen Weiterentwicklung und der Leitung des Unternehmens beraten. Unser besonderer Fokus lag dabei auf der Transformation der Antriebstechnologie. In jeder der fünf Sitzungen (darunter zwei zweitägige Sitzungen) haben wir im Aufsichtsratsplenium die Lage des Unternehmens mit dem Vorstand ausführlich erörtert. Auch außerhalb der Sitzungen hat der Vorstand den Aufsichtsrat über Angelegenheiten von besonderer Bedeutung informiert. Zu wichtigen aktuellen Themen habe ich mich zwischen den Sitzungen mit dem Vorstandsvorsitzenden laufend direkt ausgetauscht. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses und der Finanzvorstand standen ebenfalls im direkten Kontakt.

Im Aufsichtsrat und in seinen Ausschüssen fand ein offener und konstruktiver Meinungsaustausch zwischen den Aufsichtsratsmitgliedern sowie zwischen den Mitgliedern des Aufsichtsrats und des Vorstands statt. Vorab zur Verfügung gestellte ausführliche Unterlagen ermöglichten den Mitgliedern eine angemessene Vorbereitung auf die in den Sitzungen behandelten Themen. Die Anteilseigner- und die Arbeitnehmervertreter bereiteten zudem die Sitzungen in der Regel in getrennten Vorbesprechungen vor.

In den laufenden Berichten des Vorstands zur Lage des Unternehmens wurden wir regelmäßig über die aktuelle Geschäftsentwicklung der BMW Group informiert. Im Mittelpunkt stand dabei die Absatzentwicklung, differenziert nach Märkten, Modellen und Antriebsarten sowie dargestellt im Wettbewerbsvergleich, mit besonderem Fokus auf den elektrifizierten Modellen und auf der Entwicklung des Marktes China. Auch die Geschäftsentwicklung und die Risikosituation im Segment Finanzdienstleistungen sowie die Finanzkennzahlen und die Liquidität im Unternehmen waren Gegenstand dieser Berichte. Dabei wurden Abweichungen von der ursprünglichen Planung und verschiedene Szenarien für die mögliche weitere Entwicklung aufgezeigt. Angesichts der schwierigen Situation bei der Halbleiter-Versorgung wurden wir in jeder Sitzung über den aktuellen Stand informiert.

Ein wichtiger Fokus der Aufsichtsratsarbeit lag auf der Unternehmensstrategie. Der Vorstand hat uns ausführlich die Weiterentwicklung der Strategie mit einem Fokus auf Nachhaltigkeit erläutert und ist dabei auf die Zielrichtungen, die regional differenzierten Ausprägungen und die Konkretisierung der Strategie für die verschiedenen Geschäftsfelder eingegangen. Ausführlich wurde die Positionierung des Unternehmens zu den Kernthemen Elektrifizierung, Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Zirkularität dargelegt und die kundenzentrierte und zukunftsorientierte Neuausrichtung der Marke BMW erläutert. Vor dem Hintergrund der Verschärfungen der CO₂-Regulatorik in allen wesentlichen Märkten hat uns der Vorstand die ambitionierten CO₂-Ziele der BMW Group bis zum Jahr 2030 erläutert. Die Digitalisierung im Fahrzeug haben wir uns in ihren verschiedenen Facetten präsentieren lassen – von digitalen Bediensystemen über Fahrerassistenzsysteme bis hin zu personalisierten digitalen Erlebnissen. Ein Schwerpunkt lag dabei auf den unterschiedlichen Kundenerwartungen in den Märkten und der Bedeutung der digitalen Funktionen als kaufentscheidendes Kriterium mit besonderem Fokus auf dem strategisch wichtigen Markt China. Darüber hinaus haben wir uns intensiv mit den Herausforderungen an Technik im Fahrzeug, Umfeld und Fahrer in der Umsetzung automatisierten Fahrens ab Level 3 auseinandergesetzt. Zur Zukunft des automatisierten Fahrens und zur Bedeutung von agiler Softwareintegration im Fahrzeug hat uns ein Aufsichtsratsmitglied mit besonderer Expertise im Rahmen eines Vortrags ergänzende Impulse gegeben. Aktuelle Themen aus der Strategiearbeit und der Umsetzungsstatus der Strategie wurden vom Vorstand in jeder Sitzung berichtet.

Der Vorstand unterrichtete uns darüber hinaus über wichtige aktuelle Themen wie die Gründung von QUATAC, einem Konsortium zur industriellen Nutzung des Quantencomputings, den erfolgreichen Auftritt der BMW Group bei der IAA Mobility in München, die sehr erfreulichen Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung, die Beteiligung der BMW Group an dem Feststoff-Zell-Start-up Solid Power und den Ausbau des IONITY-Netzwerks für Premiumparkplätze unter Nutzung von 100 % Grünstrom.

Mit für das Unternehmen wichtigen Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen und Regulierungsvorhaben, insbesondere dem Gesetz zu unternehmerischen Sorgfaltspflichten in Lieferketten und dem Gesetz zur Stärkung der Finanzmarktintegrität (FISG) sowie der europäischen Abgasnorm EU 7, haben wir uns gründlich befasst.

Mit dem Kartellverfahren der EU-Kommission vor dem Hintergrund der früheren Arbeitskreise einiger deutscher Automobilhersteller hat sich der Aufsichtsrat sorgfältig auseinandergesetzt und dabei auch eigene externe Rechtsanwälte, darunter einen Kartellrechtsexperten, hinzugezogen. Über den aktuellen Verfahrensstand wurden wir regelmäßig informiert. Im Mai konnte das Unternehmen die 2019 gebildete Rückstellung in Höhe von rund 1,4 Mrd. € nach einer deutlichen Beschränkung der Vorwürfe seitens der EU-Kommission in inhaltlicher und zeitlicher Hinsicht um rund 1 Mrd. € reduzieren. Nach dem Abschluss des Verfahrens im Juli 2021 durch einen Vergleich über ein Bußgeld in Höhe von rund 373 Mio. € hat sich der Aufsichtsrat gründlich mit der Frage nach persönlicher Verantwortung ehemaliger Vorstandsmitglieder und einer etwaigen Handlungspflicht des Aufsichtsrats beschäftigt. Der Aufsichtsrat ließ sich auch zu dieser Frage durch einen Rechtsanwalt beraten, der sein schriftliches Gutachten in der Sitzung ausführlich erläutert hat. Auf dieser Grundlage und mit ergänzenden Erläuterungen des kartellrechtlichen Beraters, der auch die kartellrechtlichen Besonderheiten des Verfahrens eingeordnet hat, hat der Aufsichtsrat nach gründlicher Erörterung auf Empfehlung des Prüfungsausschusses beschlossen, keine Ansprüche gegen ehemalige Vorstandsmitglieder der BMW AG in diesem Zusammenhang geltend zu machen.

Der Aufsichtsrat befasste sich außerdem mit Schwerpunktthemen aus den verschiedenen Vorstandsressorts. Wir haben uns unter dem Titel Connected Works über die Weiterentwicklung der Arbeitsweisen und Arbeitswelten bei der BMW Group informiert.

Der Vorstand hat uns die NEUE KLASSE vorgestellt, mit der ab 2025 die dritte Phase der Transformation in die Elektromobilität beginnen wird und die Maßstäbe bei der Digitalisierung, Elektrifizierung und Nachhaltigkeit von Fahrzeugen setzen wird. Die dafür vorgesehene, auf rein elektrische Fahrzeuge ausgerichtete Neue Cluster-Architektur (NCAR) haben wir eingehend behandelt. Weiter hat uns der Vorstand die Einsatzmöglichkeiten künstlicher Intelligenz in den Produktionsplanungsprozessen aufgezeigt. Außerdem haben wir uns mit dem Segment Finanzdienstleistungen befasst und dabei auch die positive Entwicklung der Risikosituation und des Gebrauchtwagenmarktes verfolgt. Weiter standen wichtige Themen aus dem Konzernfinanzwesen auf unserer Agenda. Von den Vertriebsmärkten haben wir uns vertieft mit dem Gesamtmarkt Asien beschäftigt.

Der Vorstand berichtete über den aktuellen Stand der Diversity-Konzepte im Unternehmen sowie der Zielerreichung bei der Erhöhung der Frauenanteile auf den verschiedenen Ebenen.

Auch mit dem Status und der Weiterentwicklung der Compliance im Unternehmen haben wir uns gründlich beschäftigt. Der Chief Compliance Officer stellte uns seinen Jahresbericht einschließlich der Compliance-Ziele und -Themenfelder vor und ging besonders auf die Maßnahmen zur kontinuierlichen Weiterentwicklung des Compliance-Management-Systems ein.

Vor dem Hintergrund der andauernden Corona-Pandemie und der damit verbundenen Beschränkungen für Großveranstaltungen haben wir im März 2021 dem Konzept für eine virtuelle Durchführung der ordentlichen Hauptversammlung 2021 zugestimmt. Im Dezember 2021 erteilten wir aus demselben Grund unsere Zustimmung zur virtuellen Ausplanung der ordentlichen Hauptversammlung 2022.

Ein wichtiges Themenfeld der Aufsichtsratsarbeit waren auch 2021 die strategischen Kooperationen. Einen Schwerpunkt bildeten dabei die künftige Aufstellung der BMW Group in dem bedeutenden Markt China und die künftige Struktur des Joint Ventures BMW Brilliance Automotive. Auch mit dem beabsichtigten Erwerb der Anteile an der Brilliance Automotive Manufacturing haben wir uns befasst. Regelmäßig hat uns der Vorstand über die strategische Positionierung und den Status bei den verschiedenen YOUR NOW Gesellschaften berichtet.

Mit Wirkung ab dem 1. Januar 2021 wurde das vom Aufsichtsrat 2020 beschlossene neue Vergütungssystem für den Vorstand in Kraft gesetzt, das von der Hauptversammlung 2021 mit einer Mehrheit von 91,6 % der gültigen Stimmen gebilligt wurde. Die Vorstandsvergütung für das Geschäftsjahr 2021 hat der Aufsichtsrat in der Zielausprägung und der voraussichtlichen Höhe unter Berücksichtigung der Unternehmensentwicklung überprüft. Dabei wurde die Entwicklung der Vergütung der Oberen Führungskräfte und der inländischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der mehrjährigen Entwicklung berücksichtigt. Auf der Grundlage einer Vergleichsstudie eines externen Vergütungsberaters und mündlicher Beratung sind wir zu der Einschätzung gelangt, dass die Vergütung der Vorstandsmitglieder angemessen ist. Im Dezember 2021 haben wir nach gründlicher Vorbereitung durch den Personalausschuss die Ziel-

setzungen für die Bestandteile der variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2022 verabschiedet, die wir aus der Unternehmensplanung für das Geschäftsjahr 2022, der längerfristigen Unternehmensplanung und der Unternehmensstrategie abgeleitet haben. Detaillierte Informationen zur Vorstandsvergütung können Sie in unserem [Vergütungsbericht](#) nachlesen.

Das neue Vergütungssystem, das dem Aufsichtsrat einen größeren Einfluss auf die Umsetzung der Unternehmensstrategie vermittelt, stand auch im Mittelpunkt meiner Einzelgespräche mit Vertretern von Investoren vor der Hauptversammlung 2021. Themen dieser Gespräche waren zudem Fragen der Corporate Governance, zum Beispiel die Besetzungsplanung für den Aufsichtsrat.

Ausführlich hat sich der Aufsichtsrat mit der längerfristigen Planung zur Geschäftsentwicklung im Zeitraum bis 2027 beschäftigt. Der Vorstand hat dabei die grundlegende Planung und die ambitionierten langfristigen Ziele dargestellt. Trotz der hohen Volatilität und Unsicherheit der Umfeldbedingungen bekräftigte der Vorstand das kontinuierliche Wachstum als zentrales Ziel und ging dabei besonders auf die Absatzplanung für die vollelektrischen Modelle ein. Die Finanzplanung sowie verschiedene denkbare Szenarien mit ihren Chancen und Risiken waren ebenfalls Teil dieser Berichterstattung. Nach gründlicher Prüfung hat der Aufsichtsrat der Planung zur längerfristigen Geschäftsentwicklung der BMW Group zugestimmt.

Im Dezember stellte der Vorstand die Planung für die Unternehmensentwicklung im Geschäftsjahr 2022 einschließlich der Personalplanung vor. Nach eingehender Erörterung mit dem Vorstand erteilte der Aufsichtsrat dazu ebenfalls seine Zustimmung.

Unsere Corporate Governance haben wir überprüft und in einzelnen Aspekten weiterentwickelt. Zum Beispiel haben wir zur Umsetzung des Gesetzes zur Stärkung der Finanzmarktintegrität unsere auf der Internetseite der BMW Group veröffentlichte Geschäftsordnung in einzelnen Punkten angepasst. Nach einer Selbstüberprüfung sind wir zu dem Ergebnis gelangt, dass der Aufsichtsrat in seiner Zusammensetzung zum 31. Dezember 2021 die Zielsetzungen aus dem Diversitätskonzept, dem Kompetenzprofil und den übrigen Besetzungszielen erfüllt. Eine Übersicht zu den Mitgliedern des Aufsichtsrats mit individualisierten Kompetenzfeldern finden Sie auf unserer Internetseite in der Erklärung zur Unternehmensführung.

Im Dezember haben Vorstand und Aufsichtsrat ihre Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben. Wir werden die Empfehlungen des Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 erneut ohne Ausnahme befolgen.

Der Aufsichtsrat hat 2021 gemeinsam verschiedene Fortbildungen absolviert: Im Juli haben wir uns intensiv mit der Batteriezelltechnologie beschäftigt. Nach einer thematischen Einführung durch den Vorstand besuchten wir das BMW Group Kompetenzzentrum Batteriezelle in München. Im Anschluss hatten wir Gelegenheit, einen international renommierten Forscher zur Entwicklung von Lithium-Ionen-Batterien zu hören und mit ihm über die Zukunft der Batteriezelltechnologie zu diskutieren. Im neu errichteten Teil unseres Forschungs- und Innovationszentrums am Standort München machten wir uns im Rahmen einer Führung ein Bild von den verschiedenen neuen Arbeitswelten. Die Zusammenarbeit zwischen Aufsichtsrat, Prüfungsausschuss und Abschlussprüfer war – auch vor dem Hintergrund des Wirecard-Falls – Gegenstand eines Workshops mit Vertretern unseres Abschlussprüfers PwC.

Vorstand und Aufsichtsrat besuchten außerdem gemeinsam die BMW und MINI Driving Academy in Maisach, um sich vertieft mit der Ausrichtung des Produktportfolios an den verschiedenen Kundenbedürfnissen zu befassen. Dort konnten die Mitglieder des Aufsichtsrats vollelektrische Fahrzeuge, Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge, Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor sowie den BMW iX5 Hydrogen, ein Fahrzeug mit Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie, erproben. Ein Highlight war die Vorstellung des neuen 7er, der in seinem Segment das einzige Modell ist, bei dem die Kunden zwischen Verbrennungsmotor und (als BMW i7) vollelektrischem Antrieb wählen können. Neben Fahrzeugen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce und einem Joint-Venture-Produkt konnten auch einzelne Wettbewerbsfahrzeuge getestet werden. Einen weiteren Schwerpunkt bildeten Designpräsentationen, die sich auf BMW, MINI, Rolls-Royce, BMW Motorrad und den BMW i Vision Circular bezogen und den Aufsichtsratsmitgliedern einen Blick in die Zukunft ermöglichten.

Für die neu hinzugekommenen Aufsichtsratsmitglieder haben wir darüber hinaus ein aus verschiedenen Bausteinen zusammengesetztes Onboarding-Programm angeboten. Führungskräfte des Unternehmens haben den neuen Mitgliedern einen Einblick in wesentliche Geschäftsbereiche und Planungsprozesse der BMW Group sowie in wichtige aktuelle Themen der Aufsichtsratsarbeit vermittelt.

Rückmeldungen zu unserer Aufsichtsratsarbeit erhalte ich in persönlichen Gesprächen von den Mitgliedern das ganze Jahr hindurch. Die Wirksamkeit unserer Arbeit im Aufsichtsrat und in den Ausschüssen haben wir am Jahresende zudem anhand eines Fragebogens bewertet und konnten dabei eine hohe Zufriedenheit mit der Arbeit des Aufsichtsrats feststellen. Die Organisation der Sitzungen sowie die in den Sitzungen, Fortbildungen und Onboarding-Veranstaltungen behandelten Themen wurden einhellig positiv beurteilt. Die konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit im Aufsichtsrat und mit dem Vorstand wurden ebenfalls hervorgehoben. Anregungen zur Verbesserung einzelner Aspekte und zur Vertiefung bestimmter Themen werden wir im neuen Geschäftsjahr aufgreifen.

Der Aufsichtsrat trägt Sorge, potenzielle Interessenkonflikte bei seinen Beratungen und Entscheidungen zu vermeiden. An der Beratung und Beschlussfassung des Aufsichtsrats und der Vorbereitung der Beschlussempfehlung durch den Prüfungsausschuss zu der Frage, ob gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern Ansprüche im Zusammenhang mit dem Verfahren der EU-Kommission zu Kartellvorwürfen gegen deutsche Automobilhersteller geltend gemacht werden, habe ich deshalb vorsorglich nicht teilgenommen, indem ich den Raum verließ. Andere potenzielle Interessenkonflikte waren weder erkennbar noch wurden solche angezeigt.

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 als Vorsitzende jeweils in der folgenden Sitzung des Aufsichtsrats ausführlich über die Arbeit im Präsidium und in den Ausschüssen berichtet. In der Erklärung zur Unternehmensführung können Sie auf unserer Internetseite Näheres zu Aufgaben, Besetzung und Arbeitsweise von Präsidium und Ausschüssen nachlesen.

Das **Präsidium** hat im Geschäftsjahr 2021 vier Sitzungen abgehalten. In Zusammenarbeit mit Vorstand und Bereichsleitern haben wir die Tagesordnungspunkte der Plenarsitzungen inhaltlich vorbereitet, soweit nicht ein Ausschuss zuständig war, und dabei Anregungen für die Berichterstattung im Aufsichtsrat gegeben.

Der **Prüfungsausschuss** hielt fünf Sitzungen und drei Telefonkonferenzen ab.

Die Sitzungen im Februar und März 2021 dienten der Vorbereitung der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats und der Prüfung der Rechnungslegung für das Geschäftsjahr 2020. Nach Einholung der Unabhängigkeitserklärung des Wirtschaftsprüfers empfahl der Ausschuss dem Aufsichtsratsplenium, der Hauptversammlung 2021 die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) als Abschlussprüfer vorzuschlagen. Es bestanden keine Anhaltspunkte für Ausschluss- oder Befangenheitsgründe oder für eine Gefährdung der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers.

Nach eingehender Erörterung bewertete der Prüfungsausschuss das Honorarangebot von PwC für die Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses und des Integrierten Geschäftsberichts 2021 sowie für die prüferische Durchsicht des Halbjahresberichts 2021 als dem wachsenden Aufgabenumfang angemessen und erteilte PwC nach der Wahl durch die Hauptversammlung im Mai 2021 die entsprechenden Aufträge. Der Ausschuss legte zudem ergänzende Prüfungsschwerpunkte fest und billigte die Erbringung von Nichtprüfungsleistungen durch PwC, über die ihm in der Folge regelmäßig berichtet wurde. 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 2020 und die Ergebnisse der in diesem Zusammenhang konzernintern durchgeführten Umfrage berichten. Auf der Grundlage dieses Berichts, der Ausführungen des Abschlussprüfers zu qualitätssichernden Maßnahmen und seiner eigenen Erfahrungen mit dem Abschlussprüfer ist der Prüfungsausschuss zu der Einschätzung gelangt, dass sich die Prüfung durch PwC auf einem hohen Qualitätsniveau bewegt.

Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung der BMW AG und des Konzerns für das Geschäftsjahr 2020 wurde uns durch den Vorstand präsentiert. Danach erläuterten uns die Vertreter von PwC die Ergebnisse ihrer Prüfung mit „limited assurance“. Für das Geschäftsjahr 2021 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 entschieden, den Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2021 über die gesetzlich vorgesehene formelle Prüfung hinaus auch inhaltlich durch PwC prüfen zu lassen.

Die Quartalsmitteilungen wurden uns im Prüfungsausschuss jeweils vor ihrer Veröffentlichung durch den Vorstand vorgestellt und mit ihm besprochen. An der Erörterung des Halbjahresfinanzberichts Anfang August 2021 nahmen auch Vertreter des Abschlussprüfers teil. In Umsetzung der Anforderungen des Gesetzes zur Stärkung der Finanzmarktintegrität wurde auch eine Executive Session mit dem Abschlussprüfer in Abwesenheit des Vorstands abgehalten.

Der Prüfungsausschuss hat sich auch im Geschäftsjahr 2021 ausführlich mit der Compliance in der BMW Group beschäftigt. Der Chief Compliance Officer der BMW Group stellte uns den Jahresbericht und die Compliance-Ziele und -Themenfelder sowie die Maßnahmen zur kontinuierlichen Weiterentwicklung des Compliance Management Systems vor. Ergänzend berichtete der Leiter Unternehmensqualität zur Technical Compliance. Auch zum Status des Tax and Customs Compliance Management ließen wir uns vom zuständigen Bereichsleiter Bericht erstatten.

Der Prüfungsausschuss ließ sich über wichtige Rechtsstreitigkeiten und Verfahren informieren. In den ersten beiden Quartalen befasste sich der Ausschuss insbesondere mit dem Verfahren der EU-Kommission zu Kartellvorwürfen vor dem Hintergrund der früheren Arbeitskreise einiger deutscher Automobilhersteller. Der Ausschuss hat den Fortgang des Kartellverfahrens auch anhand direkter Berichte durch den mit der Vertretung des Unternehmens beauftragten Rechtsanwalt laufend verfolgt. Nach Abschluss des Verfahrens verabschiedete der Ausschuss mit der Unterstützung des beratenden Rechtsanwalts und auf der Grundlage von dessen ausführlichem Gutachten eine Beschlussempfehlung für das Aufsichtsratsplenium zur Frage der Geltendmachung von Ansprüchen gegen ehemalige Vorstandsmitglieder.

Auch über die Weiterentwicklung des Internen Kontrollsystems sowie die wesentlichen Ergebnisse der von der Konzernrevision durchgeführten internen Prüfungen und die weitere Prüfungsplanung wurde dem Ausschuss Bericht erstattet. Mehrfach standen die aktuelle Risikosituation und das Risikomanagement innerhalb der BMW Group auf der Agenda.

Im Rahmen des Berichts über die Prüfung außerbörslicher Derivate der BMW AG im Geschäftsjahr 2020 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 1.715.000 € 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 in seinen vier Sitzungen schwerpunktmäßig mit der Nachfolgeplanung für den Vorstand, der Vorbereitung von Personalentscheidungen und der Vorstandsvergütung. Der Ausschuss hat die Angemessenheit der Vorstandsvergütung für das Geschäftsjahr 2020 und 2021, auch vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie, überprüft und sich eingehend mit der Ermittlung der Ergebnis- und Leistungsfaktoren für die Vorstandsvergütung 2020 und 2021 befasst. Auch die Zielfestlegungen für das Geschäftsjahr 2022 waren Gegenstand der Beratungen. Darüber hinaus hat der Personalausschuss Wiederbestellungen und die Entscheidung zur Neubesetzung des Vorstandsressorts Einkauf und Lieferantennetzwerk vorbereitet und in einem Fall die Zustimmung zur Übernahme eines konzernexternen Mandats erteilt. Ein Beschluss über die Genehmigung von Organkrediten und -geschäften der BMW Bank GmbH wurde neu gefasst und eine Aktualisierung der Vorstandsverträge vorbereitet.

Der **Nominierungsausschuss** tagte im Geschäftsjahr 2021 zweimal. Unter Berücksichtigung des Deutschen Corporate Governance Kodex und der vom Aufsichtsrat beschlossenen Besetzungsanforderungen befasste er sich mit der Besetzung des Aufsichtsrats auf Anteilseignerseite.

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

Besetzung des Vorstands

Zum 31. Dezember 2021 ist Herr Dr.-Ing. Andreas Wendt, Vorstandsmitglied für Einkauf und Lieferantennetzwerk, in den Ruhestand getreten. Wir danken Herrn Dr. Wendt für seine langjährige, sehr erfolgreiche Arbeit für die BMW AG, zuletzt besonders für die umsichtige und engagierte Steuerung durch die fortdauernde Halbleiterknappheit.

Als Nachfolger hat der Aufsichtsrat zum 1. Januar 2022 Herrn Dr.-Ing. Joachim Post in den Vorstand berufen. Herr Dr. Post ist seit 2002 für die BMW Group tätig und leitete zuletzt den Bereich Produktlinie Mittelklasse BMW. Zuvor war er in leitender Funktion verantwortlich für die Fahrzeugstrategie der BMW Group und trieb als Leiter verschiedener BMW Modelllinien die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte voran.

In vier Fällen beschlossen wir im Aufsichtsrat eine Mandatsverlängerung.

Besetzung des Aufsichtsrats, des Präsidiums und der Ausschüsse

Mit Ablauf der Hauptversammlung 2021 sind auf Seiten der Anteilseignervertreter Herr Dr. Karl-Ludwig Kley, Herr Prof. Dr. Reinhard Hüttl und Frau Simone Menne aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Wir danken allen Ausgeschiedenen für die teilweise langjährige, stets konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit. Unser besonderer Dank gilt Herrn Dr. Kley: Als Mitglied des Präsidiums und der Ausschüsse, insbesondere aber als Vorsitzender des Prüfungsausschusses hat er mit seiner langjährigen und breiten unternehmerischen Erfahrung in unseren Diskussionen wertvolle Beiträge geleistet und wichtige Impulse gesetzt.

Als neue Mitglieder wurden durch die Hauptversammlung Herr Dr. Marc Bitzer, Frau Rachel Empey und Herr Prof. Dr. Dr. h. c. Christoph M. Schmidt gewählt. Frau Empey und Herr Dr. Bitzer verfügen über besondere Erfahrung und Kompetenz auf den Feldern Kapitalmarkt und Kundenbedürfnisse; bei Frau Empey liegt ein weiterer Schwerpunkt auf den Gebieten Finanzdienstleistungen und IT, bei Herrn Dr. Bitzer auf Technologien und Lieferketten. Herr Prof. Schmidt zeichnet sich besonders auf den Kompetenzfeldern Wissenschaft, Nachhaltigkeit und Ressourcen aus. Durch die drei neu gewählten Mitglieder wird die Zusammensetzung des Aufsichtsrats damit sehr gut ergänzt.

Von den Arbeitnehmervertretern sind im Verlauf des Geschäftsjahres 2021 auf eigenen Wunsch Herr Horst Lischka, Herr Willibald Löw, Frau Brigitte Rödiger und Frau Verena zu Dohna vorzeitig aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Wir danken den ausgeschiedenen Mitgliedern für die teilweise langjährige, stets konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit. Unser besonderer Dank gilt Herrn Löw, der unserem Unternehmen als Mitarbeiter, Betriebsratsvorsitzender am Standort Landshut und Aufsichtsratsmitglied über Jahrzehnte verbunden war. Durch gerichtliche Beschlüsse wurden als Ersatzmitglieder für die verbleibende Amtszeit im Mai 2021 Herr Johann Horn, Bezirksleiter der

IG Metall Bayern, im August 2021 Herr Jens Köhler, Vorsitzender des Betriebsrats am Standort Leipzig, im Oktober 2021 Herr Bernhard Ebner, Vorsitzender des Betriebsrats am Standort Landshut, und im Januar 2022 Frau Sibylle Wankel, erste Bevollmächtigte der IG Metall München, zu Mitgliedern des Aufsichtsrats bestellt.

Herr Dr. Kurt Bock, Mitglied des Aufsichtsrats seit 2018 und Vorsitzender des Prüfungsausschusses seit 2020, wurde als Nachfolger für den ausgeschiedenen Herrn Dr. Kley in das Präsidium und zum Mitglied des Personal- und des Nominierungsausschusses gewählt. Eine Übersicht zur Besetzung des Aufsichtsrats und seiner Gremien finden Sie in diesem Bericht ([Corporate Governance](#)) sowie in der separaten 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 rund 99 %, bei den Sitzungen und Telefonkonferenzen der Ausschüsse und des Präsidiums bei jeweils 100 %. Die Sitzungen fanden in Präsenzform statt. Aufgrund der Corona-Pandemie nahmen in Einzelfällen daran Mitglieder virtuell teil. In der nachfolgenden Tabelle wird die Teilnahme in individualisierter Form offengelegt.

Prüfung der Rechnungslegung und des Gewinnverwendungsvorschlags

Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) war für das Geschäftsjahr 2021 als Abschlussprüfer bestellt. PwC hat den verkürzten Konzernzwischenabschluss und Konzernzwischenlagebericht für das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2021 einer prüferischen Durchsicht unterzogen und die Ergebnisse dieser Durchsicht dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat, jeweils auch im Rahmen einer Executive Session, erläutert. Es wurden keine Sachverhalte festgestellt, die zu der Annahme veranlassen hätten, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss oder der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den maßgeblichen Vorschriften aufgestellt wurden.

Den vom Vorstand am 8. März 2022 aufgestellten Jahresabschluss der Gesellschaft zum 31. Dezember 2021 und den Konzernabschluss hat PwC geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen, für das dritte Geschäftsjahr in Folge unterzeichnet durch die Wirtschaftsprüferin Frau Petra Justenhoven und den für die Auftragsdurchführung verantwortlichen Wirtschaftsprüfer Herrn Andreas Fell.

Aufsichtsratsmitglied	Sitzungen	Teilnahme	Anwesenheit in %
Dr.-Ing. Norbert Reithofer	23	23	100
Manfred Schoch	21	21	100
Stefan Quandt	23	23	100
Stefan Schmid	21	21	100
Dr. Karl-Ludwig Kley ¹	4	4	100
Dr. Kurt Bock	20	20	100
Christiane Benner	5	5	100
Dr. Marc Bitzer ²	4	4	100
Verena zu Dohna ⁸	5	5	100
Bernhard Ebner ⁷	1	1	100
Rachel Empey ²	4	4	100
Dr.-Ing. Heinrich Hiesinger	5	5	100
Johann Horn ³	3	3	100
Prof. Dr. Reinhard Hüttl ¹	1	1	100
Susanne Klatten	7	7	100
Jens Köhler ⁵	2	2	100
Horst Lischka ¹	1	1	100
Willibald Löw ⁴	3	3	100
Simone Menne ¹	1	1	100
Dr. Dominique Mohabeer	5	5	100
Brigitte Rödig ⁶	4	3	75
Anke Schäferkordt	5	5	100
Prof. Dr. Christoph Schmidt ²	4	4	100
Dr. Vishal Sikka	5	5	100
Dr. Thomas Wittig	5	5	100
Werner Zierer	5	5	100

¹ Mitglied des Aufsichtsrats bis 12.05.2021

² Mitglied des Aufsichtsrats seit 12.05.2021

³ Mitglied des Aufsichtsrats seit 14.05.2021

⁴ Mitglied des Aufsichtsrats bis 16.07.2021

⁵ Mitglied des Aufsichtsrats seit 03.08.2021

⁶ Mitglied des Aufsichtsrats bis 01.10.2021

⁷ Mitglied des Aufsichtsrats seit 08.10.2021

⁸ Mitglied des Aufsichtsrats bis 31.12.2021

In seiner Sitzung am 24. Februar 2022 hat der Prüfungsausschuss zunächst die vorläufige Fassung des Jahres- und Konzernabschlusses und des mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlageberichts, einschließlich der zusammengefassten nichtfinanziellen (Konzern-)Erklärung, der Erklärung zur Unternehmensführung, der Entwurfsfassung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und des Gewinnverwendungsvorschlags des Vorstands, eingehend behandelt.

Unverzüglich nach der Aufstellung hat der Vorstand den Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2021 und den mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht, einschließlich der zusammengefassten nichtfinanziellen (Konzern-)Erklärung, der Erklärung zur Unternehmensführung und des Gewinnverwendungsvorschlags, dem Aufsichtsrat vorgelegt. Auch die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers wurden dem Aufsichtsrat umgehend zur Verfügung gestellt.

In seiner Sitzung am 9. März 2022 hat der Prüfungsausschuss diese Unterlagen sorgfältig geprüft und erörtert, bevor sie im Aufsichtsratsplenum am 10. März 2022 eingehend behandelt wurden.

Der Vorstand erläuterte dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat in den jeweiligen Sitzungen ausführlich die vorgelegten Finanzberichte. Die bei den Sitzungen anwesenden Vertreter des Abschlussprüfers stellten die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung vor und beantworteten ergänzende Fragen der Ausschuss- und Aufsichtsratsmitglieder. Die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) und die darauf bezogenen Prüfungshandlungen standen dabei im Mittelpunkt und wurden im Prüfungsausschuss und im Aufsichtsrat vertieft behandelt.

Die Vertreter des Abschlussprüfers bestätigten, dass das vom Vorstand eingerichtete Risikomanagementsystem geeignet ist, Entwicklungen frühzeitig zu erkennen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden könnten. Sie bestätigten, dass keine wesentlichen Schwächen des Internen Kontrollsystems und Risikomanagementsystems bezogen auf den Rechnungslegungsprozess festgestellt wurden. Während der Abschlussprüfung haben die Prüfer auch keine Tatsachen festgestellt, die der Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG von Vorstand und Aufsichtsrat widersprechen.

Der Aufsichtsrat hat sich dem Ergebnis der Abschlussprüfung nach eigener gründlicher Überprüfung im Prüfungsausschuss und im Aufsichtsratsplenum angeschlos-

sen. Nach dem abschließenden Ergebnis dieser Prüfung sind keine Einwendungen zu erheben. Den vom Vorstand für das Geschäftsjahr 2021 aufgestellten Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss der Gesellschaft haben wir daraufhin in unserer Sitzung am 10. März 2022 gebilligt. Der Jahresabschluss 2021 ist damit festgestellt.

Auch den Vorschlag des Vorstands, den Bilanzgewinn für die Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 5,80 € pro dividendenberechtigter Stammaktie und 5,82 € pro dividendenberechtigter Vorzugsaktie zu verwenden, haben wir geprüft. Wir halten diesen Vorschlag für angemessen und schließen uns diesem deshalb an.

Für das Geschäftsjahr 2021 hat der Aufsichtsrat mit dem Vorstand erstmals den Vergütungsbericht gemäß §162 AktG (ARUG II) 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.

Der Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat haben auch die zusammengefasste nichtfinanzielle (Konzern-)Erklärung zum 31. Dezember 2021 behandelt, die vom Vorstand als Teil des Integrierten Konzernberichts erstellt wurde. Nach ausführlicher Erläuterung durch den Vorstand stellten Vertreter des Prüfers 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, die keiner Prüfung mit dem Prüfungsmaßstab „reasonable assurance“ unterzogen wurden, wurde mit der Erteilung eines uneingeschränkten Vermerks abgeschlossen, zum sechsten Mal unterzeichnet von Herrn Andreas Fell und zum zweiten Mal von Frau Nicolette Behncke. Der Aufsichtsrat hat die zusammengefasste nichtfinanzielle (Konzern-)Erklärung des Vorstands zustimmend zur Kenntnis genommen.

Dank des Aufsichtsrats

Für die im Geschäftsjahr 2021 erbrachten hervorragenden Leistungen möchten wir den Mitgliedern des Vorstands und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der BMW Group weltweit unseren Dank und unsere Anerkennung aussprechen. Mit ihrer unbedingten Einsatzbereitschaft auch unter schwierigen Umfeldbedingungen und einer überzeugenden Gemeinschaftsleistung haben sie im vergangenen Jahr für die BMW Group die Führungsposition im globalen Premiumsegment erarbeitet und das Profil des Unternehmens als Garant für erstklassige individuelle und nachhaltige Mobilität weiter geschärft.

Wir sind zuversichtlich, dass der Vorstand und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch 2022 die einzigartige Erfolgsgeschichte der BMW Group mutig und selbstbewusst fortschreiben werden.

München, März 2022

Für den Aufsichtsrat

Norbert Reithofer

Vorsitzender des Aufsichtsrats

VORWORT DES VORSTANDS- VORSITZENDEN

**BMW Group: The Impact Company.
Wir machen den Unterschied.**



Oliver Zipse
Vorsitzender des Vorstands

SEHR GEEHRTE AKTIONÄRINNEN UND AKTIONÄRE, MEINE DAMEN UND HERREN!

Ein Unternehmen muss wissen, wofür es steht.

Dann kann es Kurs halten, auf die eigenen Stärken vertrauen, Gegenwind aushalten und sich immer wieder neu erfinden. Das gilt erst recht und in besonderer Weise in der Transformation.

Mehr als 100 Jahre besteht Ihr Unternehmen am Markt. Doch viel wichtiger ist die Perspektive, der entschlossene Blick nach vorn – getragen vom Rückhalt einer motivierten Mannschaft, der Aktionäre und Stakeholder. Sie alle wollen wissen: Warum soll es die BMW Group auch in den nächsten 100 Jahren noch geben?

Wir wollen einen Unterschied machen. Werte schaffen, die unsere Kunden nachfragen. Mehrwert generieren, der Sinn stiftet. Das ist Teil unserer Verantwortung. Denn unsere Gesellschaft lebt und profitiert von der Mobilität der Menschen.

Die BMW Group existiert, weil wir Menschen bewegen, Herzen berühren und den Verstand beflügeln.

Das ist unser innerer Kompass. Er gibt uns Orientierung, auch aktuell im vielschichtigen Wandel, durch den wir als „Team BMW Group“ fokussiert und selbstbewusst gehen. Wir können Transformation! Und es ist unser gemeinsamer Anspruch, sie anzuführen. Unser jüngstes Beispiel haben wir 2021 auf der IAA Mobility in München vorgestellt: Der BMW i Vision Circular bewegt „body, heart and mind“. Ein außergewöhnliches Visionsfahrzeug, mit dem BMW das nächste große Zukunftsthema „Zirkularität“ klar für sich definiert hat: Was ist möglich, wenn wir beginnen, unternehmerisch wie gesamtwirtschaftlich konsequent in Kreisläufen zu denken und diese industrieübergreifend zu realisieren?

Ihr Unternehmen legt den zweiten Integrierten Bericht vor.

Mit der Integrierten Berichterstattung unserer finanziellen und nichtfinanziellen Leistung gehen wir in der deutschen Automobilindustrie voran.

**„BMW hat das
Zukunftsthema
Zirkularität mit
dem BMW i Vision
Circular klar für
sich definiert.“**

Für uns ein neuer Schritt, konsequent und unumkehrbar. Integrierte Berichterstattung ist ein Prozess, der das gesamte Unternehmen betrifft und fordert: Dafür braucht es integriertes Denken: Wie wirkt sich eine Entscheidung in ihrer Gesamtheit aus – ökonomisch, ökologisch, in der Kurz-, Mittel- und Langfristbetrachtung? Eine komplexe Anforderung, die zeigt: Wir werden weiter Erfahrungen sammeln. Und unser zweiter Integrierter Bericht für das Geschäftsjahr 2021 spiegelt diesen Lernprozess wider. Im Kapitel „Die integrierte Strategie der BMW Group“ erhalten Sie einen qualifizierten Einblick, wie die Strategie und unsere Unternehmenssteuerung ineinandergreifen.

Gesamthafte Nachhaltigkeit entlang konkreter Ziele.

Wir haben klare Zielwerte für das Jahr 2030 kommuniziert, wie wir die CO₂-Emissionen weiter senken werden. Als unsere Aktionärinnen und Aktionäre wissen Sie: Ihr Unternehmen geht immer gesamthaft vor. Daher verringern wir unseren ökologischen Fußabdruck substanziell und messbar entlang der gesamten Wertschöpfungskette für Nutzungsphase, Produktion und vorgelagerte Lieferkette. Dabei steuern wir in einer 10-Jahres-Perspektive. Diesen Zeitraum können wir überschauen und die Maßnahmen selbst verantworten. Keine leeren Versprechen. Wir können zu jedem Zeitpunkt sagen, wie wir in allen drei Scopes unterwegs sind.

Als erster deutscher Automobilhersteller sind wir der „Business Ambition for 1,5°C“ der „Science Based Target initiative“ (SBTi) beigetreten. Damit folgt unser Weg zur Klimaneutralität einem wissenschaftlich validierten und transparenten Pfad.

Heute entfallen die meisten CO₂-Emissionen noch auf die Nutzungsphase unserer Fahrzeuge. Diesen Punkt haben wir nachgeschärft: Bis 2030 werden wir den CO₂-Ausstoß gegenüber 2019 mehr als halbieren. Unsere Ziele gelten weltweit, inklusive eines generellen 10%igen Aufschlages auf die Verbrauchswerte und inklusive der CO₂-Emissionen, die bei der Kraftstoff- bzw. Stromerzeugung entstehen. Folglich reduziert sich auch unser Fußabdruck über den gesamten Lebenszyklus – von der Erzgrube bis zum gefahrenen Kilometer – nunmehr um mehr als 40 Prozent.

Glaubwürdigkeit entsteht, indem man hält, was man verspricht.

Wir liefern, was wir versprechen, und belegen es. Die CO₂-Vorgaben in der EU hat Ihr Unternehmen auch im Jahr 2021 erfüllt. Mehr sogar: Wir haben die gesetzlichen Vorgaben um ca. 10 g/km deutlich unterboten. Und Sie können sicher sein, dass wir auch 2030 die an uns gestellten CO₂-Anforderungen erfüllen werden.

Auch in der Produktion ergeben durchdachte Einzelschritte am Ende das große nachhaltige Bild. Wie versprochen ist unsere Produktion seit 2021 an allen Standorten bilanziell CO₂-neutral. Unsere E-Motoren brauchen keine Seltenen Erden. Für die Herstellung der Batterien für unsere elektrifizierten Fahrzeuge verwenden wir – ebenso wie unsere Lieferanten für die Batteriezellen – nur Grünstrom. Zudem sind unsere Batterien fast vollständig recycelbar. All das ist für den Hochlauf der Elektromobilität relevant. Schließlich fertigt jeder unserer Standorte in Deutschland bereits in diesem Jahr E-Fahrzeuge.

Wer sich wandelt, ist resilient.

Wir bleiben nie stehen. Unser Geschäftsmodell entwickeln wir ständig weiter. Das stärkt unsere Resilienz. Das tragfähige Fundament dafür bilden Profitabilität und nachhaltiges Handeln. Beides gehört für uns zusammen und bedingt einander.

Zuversicht auch in unsicheren Zeiten.

Auch in unsicheren Zeiten zuversichtlich nach vorne blicken. Das zeichnet Ihr Unternehmen aus. Unsere Produkte sind begehrt: Mehr als 2,52 Millionen Kundinnen und Kunden nahmen 2021 ein Automobil der BMW Group in Empfang. Das sind 8,4 Prozent mehr als im Vorjahr. Darunter fast 330.000 elektrifizierte Fahrzeuge.

Ein Plus von etwa 70 Prozent. Die Marke BMW führt das weltweite Premiumsegment nun wieder an. Und das soll so bleiben. Nicht nur BMW, auch Rolls-Royce und BMW Motorrad erreichen neue Bestwerte. Der Anteil am Weltmarkt gilt ebenfalls als wichtige Währung in unserer Branche. Als Premiumhersteller haben wir ihn in der Corona-Pandemie auf 3,4 Prozent erhöht – und das bei erneut gestiegener Rentabilität. Und in unseren bedeutendsten Einzelmärkten bzw. Regionen China, Europa und USA haben wir unseren Absatz zum Teil deutlich gesteigert. Unser Segment Finanzdienstleistungen hat signifikant zum Erfolg beigetragen.

Flexibel sein und schnell umschalten.

Ihr Unternehmen agiert in einem Spannungsfeld. Dessen Rahmenbedingungen sind nicht nur anspruchsvoll und hoch komplex. Sie stellen sich in den Weltregionen immer differenzierter dar und unterliegen einer enormen Veränderungsdynamik. Vor diesem Hintergrund gilt es mehr denn je, Anforderungen frühzeitig zu antizipieren, in Szenarien zu planen und Risiken wirksam zu steuern.

„Wir beherrschen den Kompetenzaufbau von Grund auf genauso wie den Umbau bestehender Werke zu hochmodernen Standorten für Elektromobilität.“

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie haben uns im Jahr 2021 viel abverlangt. In gewohnter BMW Tradition, ganz im Sinne von Herbert Quandt, haben Unternehmen und Arbeitnehmervertretung erneut flexible Lösungen gefunden. Die gemeinsam initiierte Impfkampagne ist dafür ein Beispiel. Am Standort Deutschland haben wir die BMW Altersversorgung noch attraktiver gestaltet und das Leistungsniveau angehoben. Im Werk Leipzig wurde die Arbeitszeit an die bayerischen Standorte angeglichen. Das ist unser Miteinander bei BMW in angespannten Zeiten.

Höchst flexibel haben wir auch auf die Lieferengpässe bei Halbleiter-Komponenten reagiert. Ein echter Stresstest, den wir gemeinsam bewältigen. Alle Ressorts arbeiten Hand in Hand, um die Auswirkungen so gering wie möglich zu halten und die Produktion je nach Lage anzupassen. Die stabile, vertrauensvolle Beziehung zu unseren Lieferanten hat sich in besonderer Weise bewährt. Auch 2022 wird die weltweite Versorgungslage bei Fahrzeugkomponenten schwierig bleiben. Davon gehen wir aus. Und darauf stellen wir uns ein.

Transformation findet nicht auf der grünen Wiese oder am Konferenztisch statt. Sondern vor Ort in den Werken.

Unser Produktionsnetzwerk bauen wir global und gezielt aus. So etwa in China: In Shenyang eröffnen wir in diesem Jahr ein neues Werk in Tiexi und erweitern das Werk in Dadong.

Wir beherrschen den Kompetenzaufbau von Grund auf genauso wie den Umbau bestehender Werke zu hochmodernen Standorten für Elektromobilität. Exemplarisch zeigen das die beiden „Bookends“: unser ältestes Werk in München und unser künftiges Werk in Ungarn.

100 Jahre wird unser Stammwerk München in diesem Jahr alt. Zum Jubiläum vollziehen wir bei laufender Produktion geräuschlos den Wandel zu 100 Prozent Elektro. Mit der neuen Fahrzeugmontage ist das Werk ab 2026 in der Lage, je nach Nachfrage nur noch vollelektrische Modelle zu fertigen. Parallel arbeiten wir an einer emissionsfreien Transportlogistik. So funktioniert Transformation vor Ort.

Quasi als Gegenentwurf zum Stammwerk München legen wir 2022 den Grundstein für unser neuestes Werk in Ungarn. 2025 laufen in Debrecen die ersten Fahrzeuge der NEUEN KLASSE vom Band.

Die NEUE KLASSE für eine neue Zeit.

Die NEUE KLASSE ist unser ausschließlich vollelektrisch ausgerichtetes Produktangebot, mit dem wir Phase III unserer Transformation zur emissionsfreien Mobilität starten. Sie entsteht auf unserer Neuen Cluster-Architektur (NCAR) mit ihren drei zukunftsgerichteten Kernelementen „elektrisch“, „digital“ und „zirkulär“. Der nächste Meilenstein der BMW Geschichte für künftige Produkte, Technologien und neue Arbeitsweisen. Mit der NEUEN KLASSE zeigen wir ein neues Niveau an Nachhaltigkeit über den gesamten Lebenszyklus und setzen dabei insbesondere auf das Konzept der Zirkularität.

Ihr Unternehmen nutzt Chancen und Potenziale der weltweiten Automobilmärkte.

Mit unseren intelligenten Fahrzeugarchitekturen ermöglichen wir auf effiziente Weise eine Vielfalt der Antriebsvarianten. Das kommt gleichermaßen den Kunden wie dem Klima zugute. Wir bedienen die Märkte in ihrer Individualität und jeweiligen Veränderungsgeschwindigkeit. Dazu zählt mittelfristig auch die Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie. Denn Wasserstoff lässt es zu, nachhaltig erzeugte Energie zu speichern und genauso schnell abzugeben wie konventionelle Kraftstoffe.

Der neue BMW 7er: die einzige Luxuslimousine mit Antriebsvielfalt.

Wir alle bei BMW freuen uns auf den Marktstart des neuen BMW 7er in diesem Jahr. Progressiv, digital, innovativ und zudem die einzige Luxuslimousine, bei der die Kunden zwischen den Antriebsarten wählen können. Übrigens: Die stärkste Variante – der BMW i7 – fährt vollelektrisch. Im April werden wir ihn stellvertretend für die großen Weltregionen in New York, in München und Peking präsentieren.

Bei E-Mobilität schalten wir in den Sportmodus.

Unsere Neuheiten BMW iX und BMW i4 überzeugen bereits die Kunden mit ihren Innovationen und einer elektrischen Reichweite von bis zu 600 km. Mit dem iX haben wir als erster Premiumhersteller den Mobilfunkstandard 5G in ein weltweit verfügbares Serienfahrzeug gebracht. Beide Modelle gehören zu den acht vollelektrischen Fahrzeugmodellen, die wir in diesem Jahr auf der Straße haben. 2023 wird es ein Dutzend sein.

Schon in diesem Jahr wollen wir den Absatz unserer batterieelektrischen Fahrzeuge gegenüber 2021 mindestens verdoppeln.

Bis 2025 – zum Ende der Phase II unserer Transformation – wollen wir unseren Anteil elektrifizierter Fahrzeuge, das heißt mit Elektro- beziehungsweise Plug-in-Hybrid-Antrieb, an den Gesamtauslieferungen auf mehr als 30 Prozent steigern. Im Jahr 2030 – zum Ende der Phase III – sollen mehr als 50 Prozent unserer weltweiten Auslieferungen vollelektrisch sein. Auf dieses exponentielle Wachstum der Elektromobilität richten wir Unternehmen und Lieferketten aus.

MINI und Rolls-Royce sind ab Anfang der 2030er-Jahre ausschließlich elektrisch. BMW Motorrad bringt alle urbanen Modelle ab 2030 nur noch mit E-Antrieb auf den Markt. Die BMW M GmbH hat mit dem BMW iX M60 ihr erstes vollelektrisches Modell vorgestellt.

Digitales und physisches Erleben verschmelzen.

Das moderne Automobil ist nicht nur einer der komplexesten Gegenstände, die wir als Konsumenten nutzen. Es wird regelrecht zum „digital device“. Daher liegt es auf der Hand, dass sich hier durch digitale Geschäftsmodelle steigende Anteile an der Wertschöpfung ergeben. Das gilt insbesondere für den chinesischen Markt mit den jungen technikbegeisterten Kunden.

Over-the-air Updates: Die größte Flotte kommt von BMW.

In Ihrem Unternehmen forschen und entwickeln rund 10.000 IT- und Softwarespezialisten an 10 Standorten in Europa, Asien und Amerika an der Fahrzeugdigitalisierung. Wir kooperieren in den Regionen mit den großen Tech Playern, mit denen wir gleichzeitig im Wettbewerb stehen.

Auf der Tech-Messe CES in Las Vegas im Januar 2022 wurde unser BMW iX Flow featuring E Ink von Medien und Social Media regelrecht gefeiert. Dank einer einzigartigen Technologie kann sein Exterieur die Farbe wechseln.

Die Kunden und ihr Mobilitätserlebnis stehen bei uns im Mittelpunkt.

2025 dürfte ein Viertel unserer Verkäufe online erfolgen. Daher verknüpfen wir im Vertrieb die Kontaktpunkte mit den Kunden online wie offline nahtlos miteinander. Zukunftsfähige Vertriebsstrukturen setzen wir gemeinsam mit den Händlern um. Das ist unsere Kultur bei BMW.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

Ihr Unternehmen ist finanziell und wirtschaftlich stärker denn je. So können wir selbstbestimmt handeln und in unsere eigene Zukunft investieren. Darauf bauen wir auf.

Im Februar 2022 hat die BMW Group mit 75 Prozent die Mehrheit am Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. (BBA) übernommen. Mit der Vollkonsolidierung von BBA im Konzernabschluss wächst Ihr Unternehmen als „Global Company“ in die nächste Dimension. China ist der treibende Markt für digitale Trends. Wir sind dort nun noch näher an den Kunden und am Puls der Zeit.

Von unserem Erfolg profitieren viele: Sie als Aktionärinnen und Aktionäre, unser globales Team und die Gesellschaft. In diesem Jahr stellen wir neue Mitarbeiter ein, weltweit und in unserem Heimatstandort Deutschland. Das tut nur, wer voller Zuversicht ist.

Für das Geschäftsjahr 2021 sage ich aufrichtig Danke: Ihnen als unseren Aktionärinnen und Aktionären, allen Kundinnen und Kunden, unserer Handelsorganisation und den Lieferanten. Und vor allem unseren 118.909 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Sie haben uns in der Mitarbeiterbefragung eindeutig zurückgespiegelt: Die Mannschaft steht hinter dem Unternehmen. Wir haben die richtige Balance aus Stabilität und Disruption. Und wir begreifen Transformation als Chance.

Gemeinsam werden wir auch künftig den Unterschied machen, als globale Impact Company, die Werte generiert und Mehrwert schafft. Begleiten Sie uns weiter auf unserem BMW Weg.

Ih
O. Zipse

Oliver Zipse

Vorsitzender des Vorstands

**„Wir begreifen
Transformation als
Chance. Als globale
Impact Company
werden wir auch
künftig den Unter-
schied machen.“**

BMW
GROUPROLLS-ROYCE
MOTOR CARS LTD**Milan Nedeljković**Mitglied des Vorstands der BMW AG,
Produktion**Frank Weber**Mitglied des Vorstands der BMW AG,
Entwicklung**Joachim Post**Mitglied des Vorstands der BMW AG,
Einkauf und Lieferantennetzwerk**Nicolas Peter**Mitglied des Vorstands der BMW AG,
Finanzen**Pieter Nota**Mitglied des Vorstands der BMW AG,
Kunde, Marken, Vertrieb**Oliver Zipse**Vorsitzender des Vorstands der
BMW AG**Ilka Horstmeier**Mitglied des Vorstands der BMW AG,
Personal- und Sozialwesen, Arbeitsdirektorin**DER VORSTAND**

DIALOG MIT DEN STAKEHOLDERN

Stakeholderengagement

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

➔ [BMW Group Stakeholder Engagement Policy](#). Darin sind die Dialogziele sowie die Kriterien zur Identifizierung und Priorisierung der Stakeholder festgelegt. Die unternehmenseigene Richtlinie gibt außerdem eine Auswahl geeigneter Dialogformate und Kommunikationsformen vor. Im Folgenden die wesentlichen Themen und Formate. ➔ [GRI 102-42, 102-43, 102-46](#)

Wesentliche Themen 2021

Das Stakeholderengagement der BMW Group umfasst gleichermaßen Themen, die von Stakeholdern an das Unternehmen herangetragen werden, als auch solche, bei denen die BMW Group aktiv den Austausch mit Stakeholdern sucht. In der Summe ergibt sich ein umfassendes Spektrum miteinander vernetzter Themen. ➔ [GRI 102-44](#)

- Pariser Klimaabkommen und Klimaneutralität der BMW Group bis 2050
- Zirkularität und zirkuläres Design, Einsatz von Sekundärmaterial, insbesondere in Hinblick auf das Batterierecycling
- Soziale Verantwortung für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- Umwelt- und Sozialstandards sowie Achtung der Menschenrechte in der Lieferkette, insbesondere bei Rohstoffen für die Elektromobilität
- Nachhaltige Finanzierung und EU-Taxonomie
- Verantwortungsbewusste Führung (Responsible Leadership)
- Emissionsgrenzwerte ohne Ausschluss einzelner Antriebstechnologien und Fahrzeugkonzepte
- Weiterentwicklung des regulativen Rahmens für autonomes Fahren und der digitalen Netze
- Unterstützung neuer Effizienztechnologien
- Realitätsgerechte Beziehungen von Emissionszielwerten und -messverfahren

- Konsistenz der angebots- und nachfrageseitigen Politikmaßnahmen zur Dekarbonisierung
- Sicherung einer ausreichenden Versorgung mit kritischen Rohstoffen

BMW Group Xchange

Mit dem BMW Group Xchange, unter dem die etablierten Veranstaltungsformen wie die BMW Group Dialogues, der rad°hub und das FUTURE FORUM zusammengefasst sind, schafft die BMW Group die Voraussetzungen für einen intensiven Austausch mit unterschiedlichen Zielgruppen.

Die ➔ [BMW Group Dialogues](#), die seit 2011 regelmäßig veranstaltet werden, sind eines der zentralen Stakeholderformate der BMW Group. Inhaltliche Themen der vergangenen Jahre waren unter anderem die Elektromobilität, soziales Engagement, urbane Mobilität, Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette sowie die Zirkularität, also die Transformation von einem linearen zu einem zirkulären Wirtschaften mit zunehmend geschlossenen Materialkreisläufen ➔ [Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und Erneuerbare Energien](#).

Die BMW Group Dialogues finden in der Regel jährlich in den für die BMW Group wichtigsten Absatzregionen Nordamerika, Europa und Asien statt. Die Ergebnisse der Stakeholdergespräche werden dokumentiert und fließen in die weiteren strategischen Überlegungen des Unternehmens ein.

➔ [GRI-Index: 102-21](#)

Politische Meinungsbildung und Zusammenarbeit in Verbänden

Die BMW Group führt einen aktiven, offenen und transparenten Dialog mit Vertreterinnen und Vertretern der Politik, der Gewerkschaften sowie von Verbänden und Nichtregierungsorganisationen (NGOs). Unser Ziel dabei ist, die politischen Rahmenbedingungen für die Geschäftstätigkeit konstruktiv und transparent mitzugestalten.

Über die eigenen Aktivitäten im Rahmen politischer Meinungsbildung hinaus ist die BMW Group Mitglied in zahlreichen Verbänden in unterschiedlichen Ländern. In der Regel ist unsere Mitgliedschaft freiwillig, kann aber in einzelnen Fällen auch auf gesetzlichen Vorgaben beruhen.

[↗ BMW Group Cooperation Policy](#)

Zu Beginn des Jahres 2021 hat die BMW Group die Präsidentschaft der Vereinigung europäischer Automobilhersteller ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles) übernommen. Im Dezember 2021 wurde bestätigt, dass die BMW Group für ein weiteres Jahr (2022) den Vorsitz im europäischen Herstellerverband innehat.

Für alle Mitgliedschaften gilt: Im Sinne der Transparenz legt die BMW Group ihre wichtigsten Mitgliedschaften in Verbänden auf ihrer Website offen [↗ BMW Group List of Memberships](#).

Nachhaltiger Akteur im Finanzmarkt

Der regelmäßige und intensive Austausch mit dem Kapitalmarkt hat für die BMW Group seit jeher einen hohen Stellenwert. Nachhaltigkeit ist mittlerweile zu einem entscheidenden Kriterium am Finanzmarkt geworden. Investoren und Finanzanalysten berücksichtigen Umwelt-, Sozial- und Governance-Aspekte (ESG) zunehmend in ihren Anlageempfehlungen und -entscheidungen.

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](#)

Nachhaltigkeitskriterien spielen für die BMW Group bereits seit 2019 auch in der Anlage des Pensionsvermögens eine unverändert große Rolle. Im Mittelpunkt stehen dabei die Messung des CO₂-Fußabdrucks für weite Teile des Pensionsvermögens und die damit verbundenen Risiken für die künftige Wertentwicklung des Vermögens. Die BMW Group beabsichtigt, die CO₂-Emissionen im Pensionsvermögen bis spätestens 2050 vollständig zu neutralisieren.

Derzeit erfassen wir für sämtliche Aktien- und große Teile der Kapitalanlagen mit fester Verzinsung (Fixed Income Assets) die mit der jeweiligen Anlage verbundenen CO₂-Emissionen. Die Emissionsdaten finden Eingang in den TCFD-Bericht für unseren Pensionsplan im UK, der aufgrund der 2021 in Kraft getretenen Regulierung großer UK Pension Schemes jährlich zu erstellen ist.

Darüber hinaus wurden bei der Anlage liquider Vermögenswerte auch im Berichtsjahr 2021 Standard-Benchmarks durch ESG-orientierte Indizes zur Messung des Anlageerfolgs ersetzt.

Der Aufbau von Vermögenspositionen in unseren Impact-Fonds, die den nicht liquiden Bereich des Pensionsvermögens repräsentieren, entwickelt sich wie geplant. Die bisher vorgenommenen Investitionen in diesem Bereich beziehen sich neben dem Klimaschutz auch auf weitere von der UN festgelegte Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDGs). Im Berichtsjahr lag der Schwerpunkt der Investments auf der Transformation zu nachhaltigeren Städten und der Bewältigung der Folgen des Klimawandels.

Ausblick

Die BMW Group plant auch im Jahr 2022 den intensiven Austausch mit ihren Stakeholdern fortzusetzen.

Den Dialog mit Investoren und Finanzanalysten zu Nachhaltigkeitsthemen pflegen wir ebenfalls weiter. Neben dem direkten Austausch ist geplant, wieder an (virtuellen) SRI/ESG-Roadshows und -Konferenzen teilzunehmen.

Bei unseren Kapitalanlagen soll der Erfassungsbereich für die damit verbundenen CO₂-Emissionen im Jahr 2022 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.

Die BMW Group entwickelt die vorhandenen eigenen Dialogmöglichkeiten stetig weiter. Der interne Austausch mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern soll auch 2022 weiter verstärkt werden (➔ **Mitarbeitende und Gesellschaft**). Ferner beabsichtigen wir, uns auch künftig an öffentlichen Diskussionsformaten zu beteiligen.

STAKEHOLDERGRUPPEN UND DIALOGFORMEN

BMW Group im Dialog	Befragungen (u. a. Corporate Reputation Study), Social Media, Messen, Medien	Kundinnen und Kunden
	Dialoge mit Mitarbeitern 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
	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 Studenten	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	

BMW GROUP UND KAPITALMARKT

RATINGS UNVERÄNDERT AUF HOHEM NIVEAU

Unverändert hält die BMW Group die besten Kapitalmarkt-ratings unter den europäischen Automobilherstellern.

Im Jahr 2020 nahmen die Ratingagenturen die anhaltenden Auswirkungen der Corona-Pandemie und die Herausforderungen aus der Transformation in der Automobilindustrie zum Anlass, die Branche neu zu bewerten. Im Zuge dessen erfolgten zahlreiche Herabstufungen und Anpassungen im Ausblick der Unternehmen. Unter dem Eindruck der allgemein guten Geschäftsentwicklungen erfolgten im Verlauf des Jahres 2021 positive Korrekturen.

In diesem Zusammenhang hob die Ratingagentur Moody's am 26. März 2021 den Ausblick für die BMW AG von „negativ“ auf „stabil“ an. Zugleich wurden das Langfristrating A2 sowie das Kurzfristrating P-1 bestätigt. Am 5. August 2021 passte die Ratingagentur Standard & Poor's (S&P) den Ausblick für die BMW AG gleichfalls von „negativ“ auf „stabil“ an und bestätigte das Langfristrating A sowie das Kurzfristrating A-1.

Die Anhebung des Ausblicks spiegelt neben der allgemeinen Erholung in der Automobilindustrie die Erwartungen der Ratingagenturen wider, dass sich die positive Geschäftsentwicklung der BMW Group auch in einem anspruchsvollen wirtschaftlichen Umfeld fortsetzt. Ferner heben die Agenturen ausdrücklich hervor, dass die BMW AG ihre CO₂-Flottenemission weiter reduziert und dabei die EU-Zielvorgaben für das Jahr 2020 unterschritten hat.

Die BMW Group verfügt mit überdurchschnittlichen Bewertungen über einen guten Zugang zu den internationalen Kapitalmärkten und profitiert dabei von sehr attraktiven Refinanzierungsbedingungen.

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

GUT PLATZIERT IN NACHHALTIGKEITSRATINGS

Die BMW Group belegte im Jahr 2021 weiterhin gute Plätze in renommierten Nachhaltigkeitsratings. So ist die BMW Group unter anderem bei MSCI ESG, Sustainalytics und ISS ESG vertreten und belegt in der Branche jeweils eine gute Position. Auch im CDP Climate Rating liegt sie mit der transparenten Berichterstattung ihrer CO₂-Emissionen erneut in der Spitzengruppe (A List).

DIVIDENDE STEIGT DEUTLICH

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn der BMW AG in Höhe von 3.827 Mio. € (2020: 1.253 Mio. €) zur Ausschüttung einer Dividende von 5,80 € je Stammaktie (2020: 1,90 €) und einer Dividende von 5,82 € je Vorzugsaktie (2020: 1,92 €) zu verwenden. Die Ausschüttungsquote für das Jahr 2021 beträgt damit 30,7% (2020: 32,5%).

DIE BMW AG AKTIE

	2021	2020	2019	2018	2017
STAMMAKTIE					
Anzahl der Aktien in 1.000 Stück	601.995	601.995	601.995	601.995	601.995
Börsenkurs in € ¹					
Jahresschlusskurs	88,49	72,23	73,14	70,70	86,83
Höchstkurs	95,89	76,68	77,75	96,26	90,83
Tiefstkurs	68,34	37,66	58,70	69,86	77,71
VORZUGSAKTIE					
Anzahl der Aktien in 1.000 Stück	59.404	57.689	56.867	56.127	55.605
Börsenkurs in € ¹					
Jahresschlusskurs	73,30	55,20	55,05	62,10	74,64
Höchstkurs	82,00	57,60	67,85	85,50	78,89
Tiefstkurs	51,60	32,50	47,54	60,70	67,29
KENNZAHLEN JE AKTIE IN €					
Dividende					
Stammaktie	5,80 ²	1,90	2,50	3,50	4,00
Vorzugsaktie	5,82 ²	1,92	2,50	3,52	4,02
Ergebnis je Stammaktie ³	18,77	5,73	7,47	10,60 ⁵	13,07
Ergebnis je Vorzugsaktie ⁴	18,79	5,75	7,49	10,62 ⁵	13,09
Free Cashflow Segment Automobile	9,61	5,15	3,90	4,12	6,78
Eigenkapital	113,60	93,26	90,92	88,26 ⁵	82,95

¹ Xetra-Schlusskurse

² Vorschlag der Verwaltung

³ Gewichtung der Aktien im Jahresdurchschnitt

⁴ Gewichtung der Aktien entsprechend der Dividendenberechtigung

⁵ Die Zahlen aus dem Jahr 2018 wurden aufgrund der Änderung von Bilanzierungsmethoden im Rahmen der Einführung des IFRS 16 angepasst (² Geschäftsbericht 2019, Textziffer [6] im Konzernanhang).

34 Die BMW Group im Überblick

34 Organisation

34 Geschäftsmodell und Segmente

35 Standorte

38 Die integrierte Strategie der BMW Group

38 Umfeldanalyse und Megatrends

39 Strategieprozess

43 Leistungsindikatoren

44 Steuerung

48 Compliance und Menschenrechte

51 Produkte und Mobilitätslösungen

51 Innovation und Kundenorientierung

56 CO₂- und Schadstoffemissionen

59 Elektromobilität

62 Mobilitätskonzepte und -dienstleistungen

65 Produktsicherheit und Datenschutz

67 Produktion, Einkauf und Lieferantennetzwerk

67 Produktionsnetzwerk

70 Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien

74 Einkauf und Lieferantennetzwerk

80 Mitarbeitende und Gesellschaft

80 Arbeitgeberattraktivität und Mitarbeiterentwicklung

83 Gesundheit und Leistungsfähigkeit

86 Vielfalt

89 Gesellschaftliches Engagement

91 Finanzielle Leistung

91 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

95 Gesamtaussage zum Geschäftsjahr

96 Vergleich Prognose mit tatsächlicher Geschäftsentwicklung

98 Ertragslage Konzern

101 Finanzlage Konzern

103 Refinanzierung

105 Vermögenslage Konzern

107 Wertschöpfungsrechnung

109 Geschäftsverlauf

117 Erläuterungen zur BMW AG

121 EU-Taxonomie**124 Prognose, Risiko- und Chancenmanagement**

124 Prognose

129 Risiko- und Chancenmanagement

143 Internes Kontrollsystem**144 Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen**

ZUSAMMENGEFASSTER

LAGEBERICHT

DIE BMW GROUP IM ÜBERBLICK

ORGANISATION

Die BMW Group ist im Premium- und Luxussegment ein weltweit erfolgreicher Hersteller von Automobilen und Motorrädern. Sie verfügt mit BMW, MINI und Rolls-Royce über drei der bekanntesten Marken in der Automobilbranche. Zudem hält das Unternehmen auch im Motorradgeschäft eine starke Marktposition im Premiumsegment. Die BMW Group ist global tätig und beschäftigte zum Ende des Berichtsjahres weltweit 118.909 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

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](#). Zudem übernimmt die BMW AG die Steuerung im Konzern, der sich in die operativen Segmente [↗ Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen](#) gliedert [↗ Segmentdarstellung](#). Hinzu kommt das Segment Sonstige Gesellschaften, das sich im Wesentlichen aus Holdinggesellschaften und Gesellschaften zur Konzernfinanzierung zusammensetzt. Eine wesentliche Änderung in der Konzernstruktur ergab sich zu Beginn des Jahres 2022 durch die Mehrheitsübernahme der BMW Group am Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. (BBA)¹. Weitere Informationen zur Konsolidierung von BMW Brilliance Automotive finden sich im [↗ Konzernanhang](#).

GESCHÄFTSMODELL UND SEGMENTE

Geschäftsmodell

Die BMW Group entwickelt, produziert und vertreibt weltweit innovative Premiumautomobile und -motorräder. Ergänzend bietet sie Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen an. Ihr Geschäftsfeld gliedert sich in die operativen Segmente Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen.

Segment Automobile

Die BMW Group produziert Automobile der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce. Die Marke BMW deckt ein breites Feld an Kundenwünschen ab. Das Modellportfolio umfasst ein weites Angebot von Automobilen, angefangen von der Pre-



¹ Änderung fand außerhalb des Berichtszeitraums statt.

² [↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

miumkompaktklasse über die Mittelklasse im Premiumsegment bis hin zur absoluten Luxusklasse. Es reicht von rein elektrischen Modellen der Submarke BMW i wie zum Beispiel den 2021 neu eingeführten BMW iX und BMW i4 über moderne Plug-in-Hybride und hocheffiziente Verbrennungsmotoren bis hin zu Hochleistungsautomobilen der Submarke BMW M.

Die Marke MINI verspricht Fahrspaß im Premiumkompaktsegment und bietet neben effizienten Verbrennungsmotoren ebenfalls den Plug-in-Hybrid- und den rein elektrischen Antrieb an. Der vollelektrische MINI Cooper SE¹ war im Berichtsjahr das volumenstärkste Modell der MINI Familie.

Rolls-Royce ist mit seiner weit über einhundertjährigen Tradition die stärkste Marke in der absoluten Luxusklasse. Rolls-Royce Motor Cars ist auf individuelle Kundenwünsche spezialisiert und bietet allerhöchstes Serviceniveau.

Mit ihrer Angebotsvielfalt erfüllt die BMW Group die unterschiedlichen Erwartungen und Wünsche ihrer Kundinnen und Kunden. Das weltweite Vertriebsnetz für das Automobilgeschäft umfasst gegenwärtig über 3.500 BMW, mehr als 1.600 MINI und über 150 Rolls-Royce Handelsbetriebe.

➤ Segment Automobile.

Segment Motorräder

Die BMW Group konzentriert sich mit ihrem Angebot konsequent auf das Premiumsegment. Dies gilt auch für das Segment Motorräder. Die Modellpalette umfasst Motorräder und Scooter aus den Bereichen Sport, Tour, Roadster, Heritage, Adventure und Urban Mobility. Ergänzend dazu bietet BMW Motorrad umfangreiche Ausstattungsmöglichkeiten an, die der Fahrsicherheit, dem Komfort und der Individualisierung dienen. Die Organisation des Vertriebsnetzes im Motorradgeschäft ist vergleichbar mit dem Automobilvertrieb. BMW Motorräder werden aktuell in über 90 Ländern von mehr als 1.200 Händlern und Importeuren verkauft. ➤ Segment Motorräder.

Segment Finanzdienstleistungen

Das Unternehmen zählt zu den führenden Finanzdienstleistern im Automobilsektor. Finanzdienstleistungen werden über Gesellschaften und Kooperationen mit lokalen Finanzdienstleistern und Importeuren in über 50 Ländern weltweit angeboten. Das größte Geschäftsfeld bilden dabei die Kreditfinanzierung und das Leasing von Automobilen und Motorrädern der Konzernmarken durch Privatkunden. Darüber hinaus können Kunden aus einer Vielzahl von ausgewählten Versicherungs- und Bankprodukten wählen.

Unter der Markenbezeichnung Alphabet bietet die BMW Group im internationalen markenübergreifenden Flottengeschäft die Fuhrparkfinanzierung von Großkunden sowie das umfassende Management von Firmenflotten in über 20 Ländern an.² Dazu zählt auch, Kunden bei einem nachhaltigen und klimafreundlichen Management ihrer Flotten zu unterstützen.



Die Finanzierung des Fahrzeugbestands in den Händlerbetrieben dient der Unterstützung der Handelsorganisation und rundet das Leistungsspektrum des Segments ab.

➤ 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), China und die USA.



¹ ➤ Verbrauchs- und CO₂-Angaben

² inklusive Kooperationspartnern

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

■ 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 (Joint Venture – 3 Werke)

□ Partnerwerke außerhalb Europas

Partnerwerk, Chongqing, China

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 ConnectedDrive Lab China, Shanghai, China, und BMW

Group Designworks Studio Shanghai, China

BMW Group Technology Office, Shanghai, China

BMW Group Entwicklung China, Peking, China

BMW Group Entwicklung Japan, Tokio, Japan

BMW Group Technology Office, Tokio, Japan

BMW Group Entwicklung USA, Woodcliff Lake, USA

BMW Group IT Technology Office, Greenville, USA

BMW Group IT Technology Office, Singapur

BMW Group IT DevOps Hub, Rosslyn, Südafrika

BMW do Brasil, Araquari, Brasilien

BMW Group Technology Office Tel Aviv, Tel Aviv, Israel

BMW Group R&D Center Seoul, Seoul, Südkorea

41

Vertriebsstandorte und Standorte
Finanzdienstleistungen weltweit

31

Produktionsstandorte

13

Länder mit Forschungs-
und Entwicklungsstandorten



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

- **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)

- Partnerwerk, Kaliningrad, Russland

- ▲ **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, Portugal

- BMW France, S. A. S., Montigny, Frankreich

- Rolls-Royce Motor Cars Ltd., Goodwood, UK



* nur Vertrieb

**DIE INTEGRIERTE STRATEGIE
DER BMW GROUP**

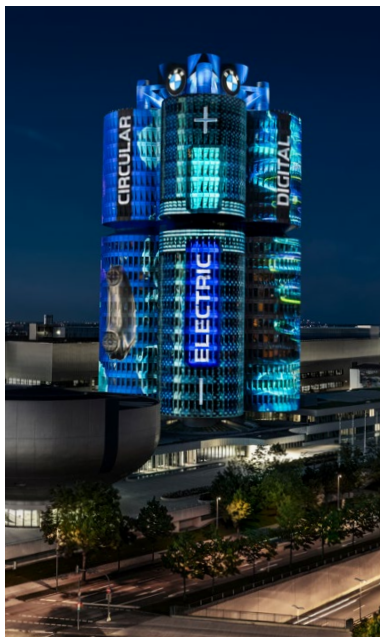
38 Umfeldanalyse und Megatrends

39 Strategieprozess

43 Leistungsindikatoren

44 Steuerung

48 Compliance und Menschenrechte



DIE INTEGRIERTE STRATEGIE DER BMW GROUP

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

- ein globalisierter Wettbewerb
- Megatrends wie Elektrifizierung und Vernetzung
- der Fokus des Kapitalmarkts auf Profitabilität und Wachstum
- Nachhaltigkeit
- gesellschaftliche Erwartungen vor dem Hintergrund des Klimawandels

Mit den Umfeldfaktoren und ihrer 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 Elementen wie der Integrität unseres Handelns. [↗ Compliance und Menschenrechte](#)

Die Strategie der BMW Group hat ihren Ausgangspunkt in der Analyse der globalen Megatrends, die für die Transformation der Automobilbranche von entscheidender Bedeutung sind, und 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 wahrzunehmen, die sich aus Veränderungen ergeben können ([↗ Risiko- und Chancenmanagement](#)). Zu diesem Zweck beobachten wir kontinuierlich unser Umfeld in den für uns wichtigsten Regionen und analysieren detailliert und datenbasiert die 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 der Klimawandel und die Reduzierung von Kohlenstoffdioxid (CO₂)-Emissionen, die Elektromobilität, die Digitalisierung und Vernetzung, zu der auch das automatisierte / autonome Fahren gehört, sowie das Mobilitätsverhalten in der Gesellschaft. [↗ GRI 102-46](#)

Mobilitätsverhalten

Grundsätzlich lässt sich beobachten, dass die individuelle Mobilität bis auf Weiteres ein Grundbedürfnis des Menschen bleibt. Der Fahrzeugbesitz hängt jedoch stark von Einkommen, Haushaltsgröße sowie Wohnort (urban/sub-urban) ab. Mobilitätsdienstleistungen, sogenannte On-Demand-

Mobility (ODM-)Angebote, bleiben insbesondere in Ballungsräumen relevant, werden allerdings im Wesentlichen als Ergänzungsangebot genutzt. [↗ Mobilitätskonzepte und -dienstleistungen](#).

Weltweit entwickeln sich die Bedingungen für die individuelle Mobilität in Städten und stadtnahen Siedlungsgebieten zum Teil sehr unterschiedlich und hängen vor allem von der Lage der Ballungszentren, ihrer Bevölkerungsdichte und der Schwerpunktsetzung der Emissionspolitik in den jeweiligen Stadtregionen ab. [↗ Mobilitätskonzepte und -dienstleistungen](#).

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 nach ESG-Kriterien. [↗ BMW Group und Kapitalmarkt](#).

Die Europäische Union (EU) sieht sich als globaler Vorreiter zur Erreichung dieser Klimaziele. Die EU-Taxonomie zielt darauf ab, die Geschäftstätigkeit von Unternehmen anhand von Nachhaltigkeitskriterien zu klassifizieren.

In den USA hat die Regierung ambitioniertere Klimaschutzziele vorgeschlagen. Damit sollen die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 um 50 % gegenüber 2005 reduziert werden. China setzt auf Flottengrenzwerte und steigende Anteile von Nullemissionsfahrzeugen.

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

Neben den bereits genannten Themen bildet der Komplex Digitalisierung und Vernetzung einen weiteren für die BMW Group wichtigen Megatrend. Das moderne Fahrzeug ist bereits heute einer der komplexesten und zugleich stark softwaregeprägten Gegenstände in Konsumentenhand. Fahrzeuge werden mehr und mehr auch als digitaler Gegenstand gesehen und entsprechende Funktionen werden erwartet. Kundinnen und Kunden erwarten von Produkten eine nahtlose und passgenaue Integration in ihr gewohntes Lebensumfeld. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass durch digitale Geschäftsmodelle in Zukunft steigende Anteile an der Wertschöpfung erwirtschaftet werden. Insbesondere China setzt in der Digitalisierung neue Maßstäbe. Die Kundenwünsche werden zunehmend von der Welt der Consumer Electronics geprägt und sind ein wichtiger Faktor für die Kaufentscheidung. [↗ Innovation und Kundenorientierung](#).

Über die zusätzlichen Möglichkeiten hinaus, die die Digitalisierung Kundinnen und Kunden bietet, liegen weiter gehende Potenziale in der Vernetzung der mobilen Wertschöpfung. Zum Aufbau einer virtuellen Plattform und um die zukünftigen Herausforderungen zu bewältigen, hat die BMW Group gemeinsam mit anderen Herstellern, Systemlieferanten und Technologiepartnern das Catena-X Automotive Network gegründet. [↗ Produktion, Einkauf 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.

Für das autonome Fahren ist davon auszugehen, dass die Vorgaben und Regelungen in den einzelnen Ländern und Regionen bis 2025 konkretisiert sein werden. Ziel sämtlicher



Regulatoren dürfte sein, autonomen Fahrsystemen mittelfristig die Zulassung zu erteilen. [↗ Produkte und Mobilitätslösungen](#).

STRATEGIEPROZESS

Die BMW Group versteht den Strategieprozess als kontinuierliche Aufgabe. Die Prämissen unserer Strategien werden auf Basis der Erkenntnisse aus der Umfeldanalyse regelmäßig überprüft. Der Vorstand gibt in diesem Prozess die strategische Richtung vor und befasst sich regelmäßig mit den strategischen Fragestellungen für die BMW Group und dem Abgleich mit den Umfeldfaktoren. Die Unternehmensstrategie der BMW Group bildet für die Fachbereiche den Anknüpfungspunkt, die eigene Fachstrategie konsequent an den strategischen Zielen der BMW Group auszurichten und konkrete, für die Erreichung notwendige Umsetzungsmaßnahmen zu definieren. Dieser Prozess erfolgt über ein regel-

kreisbasiertes Planungs- und Steuerungssystem. Die Strategie wird dabei in eine jährliche, längerfristige Unternehmensplanung überführt, deren Umsetzung durch ein Zielssystem mit den Aspekten Finanzen, Kunden, Prozesse, Lernen und Entwicklung kontrolliert wird. [↗ Leistungsindikatoren.](#)

Unternehmensstrategie

Die Unternehmensstrategie der BMW Group, kurz „BMW Group Strategie“, bildet den Kern unseres integrierten Ansatzes. Sie ist der Entscheidungsrahmen und legt die Basis dafür, dass die BMW Group auch in einem zunehmend dynamischen Umfeld konsequent auf Profitabilität, Wachstum und Nachhaltigkeit ausgerichtet bleibt.

Die BMW Group Strategie gliedert sich in die vier Elemente Positionierung, Ausrichtung, strategische Stoßrichtung und Zusammenarbeit. Sie sind als Sinnbild unserer Ausrichtung auf die Zukunft in einem Strategiepfeil zusammengefasst und formulieren unseren Zielanspruch in den unterschiedlichen Elementen. Dieser strategische Rahmen ist der fixe Referenzpunkt aller Entscheidungen mit unternehmensweiter Bedeutung.

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 und ist zusammen mit ihren Partnern bei Umwelt-, Sozial- und Integritätsstandards führend in der Industrie. Die BMW Group verpflichtet sich, das Pariser Klimaabkommen mit einem nachweisbaren stetigen Verbesserungspfad zu erfüllen. Um dies zu erreichen und die Belastung der Umwelt insgesamt zu reduzieren, treibt das Unternehmen die Reduktion des CO₂-Ausstoßes über den gesamten Lebenszyklus seiner Produkte sowie die Kreislaufwirtschaft voran – von der Lieferkette über die Produkti-

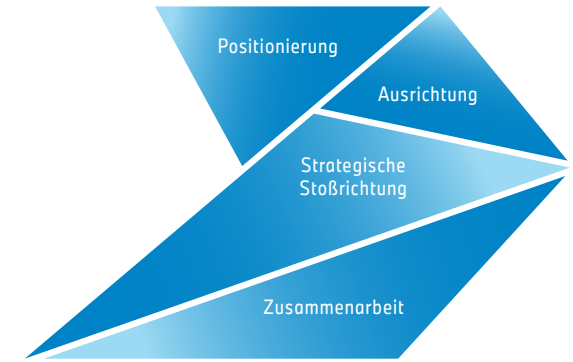
on und die Nutzungsphase bis hin zum Recycling der Produkte. Aus diesem Grund hat sich die BMW Group auch in diesem Bereich hohe Ziele bis zum Jahr 2030 gesetzt (Bezugsjahr jeweils 2019). So sollen die CO₂-Emissionen wie folgt reduziert werden:

1. in der Nutzungsphase des Fahrzeugs im Durchschnitt mehr als 50 % je gefahrenen Kilometer
2. in der Produktion um 80 % je produziertes Fahrzeug
3. in der Lieferkette um mehr als 20 %

Die Grundlage für die Reduzierung unserer CO₂-Emissionen bilden messbare wissenschaftsbasierte und im Unternehmen fest verankerte Ziele, die zunächst bis zum Jahr 2030 reichen. Wir haben uns zu diesem Zweck der „Science Based Targets initiative“ (SBTi) angeschlossen. Damit gewährleisten wir Transparenz und Vergleichbarkeit bei der Validierung und Messbarkeit der Ziele und stellen zugleich sicher, dass sie den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen entsprechen [↗ CO₂- und Schadstoffemissionen.](#)

Bei unseren Fahrzeugprojekten zählen bereits in der Entwicklungsphase Steuerungsgrößen wie CO₂-Emissionen über den gesamten Produktlebenszyklus und auch Sekundärrohstoffquoten zu wichtigen [↗ Leistungsindikatoren.](#)

Um insbesondere die Einsparungsmöglichkeiten von CO₂-Emissionen in der Nutzungsphase zu erhöhen, arbeitet die BMW Group in zahlreichen Projekten und Initiativen aktiv daran, die Rahmenbedingungen für die Elektromobilität zu verbessern. Jedoch lassen sich die ambitionierten Ziele des Pariser Klimaabkommens zur Eindämmung des Klimawandels im Verkehrssektor zusätzlich zur Elektromobilität nur mit einem eng auf die Kundenbedürfnisse und die weltweit unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen abgestimmten Mix aller modernen Antriebstechnologien erreichen. Zur wirksamen Verringerung der CO₂-Emissionen weltweit leistet eine mo-



derne Verbrennertechnologie weiterhin einen sinnvollen Beitrag. Daher bietet die BMW Group Kundinnen und Kunden, die sich aufgrund ihrer Mobilitätsbedürfnisse oder fehlender Voraussetzungen nicht für ein elektrifiziertes Fahrzeug entscheiden, Fahrzeuge mit modernen effizienten Verbrennerantrieben an, die technisch kontinuierlich weiterentwickelt werden. Plug-in-Hybrid-Konzepte (PHEV) sind in diesem Fall eine gute Alternative. [↗ Produkte und Mobilitätslösungen](#)

In unserer globalen Vertriebsorganisation wird Nachhaltigkeit zudem über die einzelnen Marktstrategien fest verankert. Zur Umsetzung werden zentrale Maßnahmen mit lokalen Aktivitäten der Märkte zu einem ganzheitlichen Programm verbunden. Im Rahmen eines etablierten internationalen Nachhaltigkeitsnetzwerks werden zudem Best Practices zu den Themen Umweltschutz, soziale Nachhaltigkeit, Corporate Citizenship und Governance ausgetauscht.

Ausrichtung – was treibt die BMW Group an?

Neben der Positionierung ist unsere Ausrichtung das zweite strategische Element. Die BMW Group bietet begeisternde Produkte – heute und für zukünftige Generationen – und sichert sich durch eine hohe Ertragskraft ihre unternehmeri-

sche Eigenständigkeit. Mit ihrer starken Innovationskraft und Leidenschaft gestaltet die BMW Group die Zukunft nachhaltiger Mobilität. Begeisternde Produkte ermöglichen der BMW Group höchste Kundenzufriedenheit und Markenstärke, steigern ihren Marktanteil.

Die Profitabilitätsorientierung hat in der Unternehmenssteuerung der BMW Group eine sehr hohe Bedeutung. Alle Maßnahmen und Initiativen zielen darauf ab, die starke wirtschaftliche Basis der BMW Group weiterzuentwickeln, um auch zukünftig selbstbestimmt und investiv handeln zu können.

Für die große Bedeutung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der BMW Group stehen unsere hohen finanzwirtschaftlichen 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](#).

Im Rahmen der Effizienzorientierung bewerten wir zudem regelmäßig die Möglichkeiten, wie im Unternehmen Synergien und Effizienzen genutzt werden können, um Komplexität zu reduzieren, die zum einen aus steigenden, zum anderen aus heterogenen regulatorischen Anforderungen entsteht. Beschleunigte, digitalisierte Prozesse bei schlanken Strukturen sind dabei wichtige Voraussetzungen, um Effizienzen konsequent zu erschließen. In der Fahrzeugentwicklung zum Beispiel sehen wir durch die Digitalisierung erhebliche Einsparungspotenziale bei der Prozessdauer. Aber auch im Kundenkontakt nutzen wir die erweiterten Möglichkeiten der Digitalisierung durch integrierte Angebote, Funktionsupgrades und einen Kundensupport, der die BMW Group im Wettbewerb differenziert. Darüber hinaus stärkt die BMW Group ihr Portfolio mit neuen Modellen insbesondere in renditestarken Segmenten.



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. Das beste Kundenerlebnis – physisch wie digital – sowie eine persönliche und vertrauensvolle Kommunikation ist für uns von herausragender Bedeutung.

Die BMW Group stellt das Kundenerlebnis in den Mittelpunkt ihrer Marketing- und Vertriebsaktivitäten. Ziel ist es, das beste Premium-Kundenerlebnis der Industrie zu bieten und online sowie offline Kontaktpunkte mit dem Kunden nahtlos miteinander zu verknüpfen.

Die My BMW App bietet seit ihrer Einführung im Juli 2020 BMW einen direkten Kanal zum Kunden und unseren Kunden eine direkte Verbindung zu ihrem BMW Händler und zur Marke BMW. Damit können sie Servicetermine vereinbaren, Informationen zum Fahrzeugzustand abfragen oder Neuigkeiten zu Marke und Angeboten von BMW erfahren. Auch das Thema Laden ist vollständig in dieses digitale Ökosystem integriert. Über die My BMW App können Routen geplant sowie die passenden Ladepunkte auf der Reiseroute angezeigt werden. Gleiches gilt natürlich für die Marke MINI mit der MINI App.

Die Bedeutung der Elektromobilität haben wir frühzeitig erkannt und die Transformation entsprechend eingeleitet. In der ersten Phase hat die BMW Group mit dem vollelektrischen BMW i3 seit 2013 die Elektrifizierung in die Serie gebracht. Im Jahr 2014 startete der BMW i8 mit zukunftsweisender Technologie und futuristischem Design.

Die aktuell laufende zweite Phase der Transformation startete im Jahr 2020 mit unserer Modelloffensive an vollelektrischen Fahrzeugen. Den Anfang machten der MINI Cooper SE* und der BMW iX3*. Der BMW i4 und der BMW iX folgten Ende 2021. Seit 2013 hat die BMW Group insgesamt mehr als 1 Mio. elektrifizierte Fahrzeuge ausgeliefert. Ab 2022 werden neben dem BMW X3/iX3 weitere Modelle wahlweise mit vollelektrischem Antrieb, Plug-in-Hybrid-Antrieb oder mit modernstem Verbrennungsmotor angeboten. So beispielsweise in der nächsten Generation der Luxuslimousinen der BMW 7er Reihe, der BMW 5er Reihe und im BMW X1. Auch in Zukunft wird die BMW Group mit einer Bandbreite modernster Antriebstechnologien die spezifischen Kundenbedürfnisse in den einzelnen Märkten und Segmenten erfüllen. [↗ Innovation und Kundenorientierung](#).

Bereits im Jahr 2023 und damit in der Mitte der zweiten Phase werden wir in fast allen wesentlichen Modellreihen jeweils mindestens ein vollelektrisches Modell auf der Straße haben – vom Kompaktsegment bis zur absoluten Luxusklasse. In diesem Zusammenhang investieren wir zusätzliche Mittel und beabsichtigen, den Anteil elektrifizierter Automobile an den Gesamtauslieferungen bis zum Jahr 2025 auf mehr als 30 % zu steigern. Dabei setzt sich der Trend zur Elektromobilität auch über das Jahr 2025 hinaus dynamisch fort. Bereits im Jahr 2030 will die BMW Group den Anteil vollelektrischer Automobile an den Gesamtauslieferungen auf mehr als 50 % erhöhen. [↗ Leistungsindikatoren](#)

Um diese Transformation zu ermöglichen, forciert die BMW Group sowohl den Umbau der bestehenden Werke als auch den Kompetenzaufbau ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ([↗ Mitarbeitende und Gesellschaft](#)). Die Neuausrichtung des BMW Group Werks in München ist ein anschauliches Beispiel dafür, wie die BMW Group bis zum Jahr 2026 und bei laufender Produktion die geräuschlose Transformation eines Vollwerks inklusive Motorenfertigung von Verbrennern

auf 100 % Elektromobilität erfolgreich gestalten wird. [↗ Produktion, Einkauf und Lieferantennetzwerk.](#)

Neben der Produksubstanz bieten wir unseren Kundinnen und Kunden mit dem richtigen Ladeökosystem einen 360°-Ansatz zur Elektrifizierung, denn Laden ist ein Wegbereiter für die Elektromobilität. Neben dem Angebot von Lademöglichkeiten zu Hause und am Arbeitsplatz setzen wir im Bereich öffentliches Laden mit unseren Angeboten BMW Charging und MINI Charging an. [↗ Mobilitätskonzepte und -dienstleistungen.](#)

Der BMW iX ist das erste Fahrzeug der BMW Group, das automatisierte Fahr- und Parkfunktionen aus einem neuen Technologiebaukasten bietet. Dieser Baukasten ermöglicht eine kontinuierliche Verbesserung und Erweiterung der Fahrerassistenzfunktionen und mittelfristig hoch automatisiertes Fahren (Level 3). Er wird weiter ausgerollt und beispielsweise in der nächsten Generation der BMW 7er und BMW 5er Baureihe eingesetzt. Mit dem BMW iX brachte die BMW Group außerdem als erster Premiumhersteller den Mobilfunkstandard 5G in ein weltweit verfügbares Serienfahrzeug. Für die Mobilität bedeutet das eine umfassende Erweiterung datenbasierter Dienste in den Bereichen Enter- und Infotainment, im automatisierten und assistierten Fahren und vor allem in der Verkehrssicherheit.

Die anstehende dritte Phase der Transformation startet im Jahr 2025 mit der Neuen Klasse, unserem globalen vollelektrischen Produktangebot. Die Produktion der Fahrzeuge der Neuen Klasse startet im neu errichteten BMW Group Werk Debrecen und wird ab 2026 auf das BMW Group Werk in München ausgeweitet. Die Neue Klasse setzt Maßstäbe bei Digitalisierung, Elektrifizierung und Nachhaltigkeit. Sie wird sich maßgeblich durch eine ausschließliche auf BEV (Battery Electric Vehicle) ausgerichtete Neue Cluster-Architektur (NCAR) für Hardware und Software sowie einen neuen Tech

Stack Autonomes Fahren und eine neu entwickelte effiziente elektrische Antriebsgeneration auszeichnen. Zudem zeigen wir mit der Neuen Klasse ein neues Niveau an Nachhaltigkeit über den gesamten Lebenszyklus und setzen dabei insbesondere auf das Konzept der Zirkularität.

[↗ Zukunftsthema Zirkuläres Design.](#)

Auch BMW M arbeitet derzeit an verschiedenen Formen der Elektrifizierung. Schon 2021 hat BMW M mit dem BMW i4 M50* ein Performance-Automobil mit voll elektrifiziertem Antrieb auf den Markt gebracht. MINI unterstreicht mit dem Wandel zu einer vollelektrischen Marke die urbane Identität. Rolls-Royce wird als weltweit führende Luxusmarke ebenfalls auf Elektromobilität ausgerichtet. [↗ Segment Automobile](#)

Auch BMW Motorrad entwickelt sich weiter Richtung Elektromobilität. Das Visionsfahrzeug Vision Amby und das vollelektrische Konzeptfahrzeug CE 02 geben einen Ausblick auf die Zukunft der urbanen Mobilität. Im Segment Urban Mobility ist der Elektro-Scooter CE 04 ein Wegbereiter der Elektromobilitätsstrategie von BMW Motorrad.

[↗ Segment Motorräder.](#)

Financial Services erweitert sein Angebot um digitale und modulare Dienste. Im Rahmen der strategischen Ausrichtung im Finanzdienstleistungsgeschäft ist es das Ziel, das Produktangebot allen Kundengruppen auf sämtlichen Kanälen zugänglich zu machen.

[↗ Segment Finanzdienstleistungen.](#)



Zusammenarbeit – wie erreicht das die BMW Group?

Die ambitionierten strategischen Ziele können nur als gemeinsame Leistung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erreicht werden. Wir sehen in der Vielfalt ein wichtiges Ele-

ment unserer Wettbewerbsfähigkeit. [↗ Mitarbeitende und Gesellschaft.](#) Die Messgröße Diversity definiert den Frauenanteil in Führungsfunktionen als einen bedeutenden Leistungsindikator, der auch eine strategische Zielgröße darstellt. In der BMW Group soll der Frauenanteil in Führungsfunktionen bis 2025 auf 22 % steigen. [↗ Leistungsindikatoren.](#)

Um die Strategie im Unternehmen fest zu verankern, ist es von entscheidender Bedeutung, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Führungskräfte zu informieren, ihre Kreativität zu stärken und sie insgesamt dafür zu gewinnen, aktiv an der Umsetzung und Zielerreichung mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung bestätigen dabei die interne Akzeptanz der BMW Group Strategie und der Nachhaltigkeitsaktivitäten der BMW Group sowie die Bereitschaft der Mitarbeitenden, ihren Beitrag zu leisten. [↗ Mitarbeitende und Gesellschaft.](#) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group arbeiten 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. Dies hat sich nicht zuletzt in den Pandemie Jahren 2020 und 2021 bewährt. Auch unter den herausfordernden Bedingungen weltweiter Lock-downs und der Verknappung von Halbleiter-Komponenten hielten unsere Lieferketten und zeigte das Händlernetzwerk seine Stärke. Nur so erzielen wir maximale Wirksamkeit und führen das Unternehmen gemeinsam zum Erfolg.

Kooperationen bauen wir kontinuierlich aus, um den Zugang zu neuen Technologien zu sichern und die Wertschöpfung auszuweiten. Ausgehend vom strategischen Rahmen legen wir die Kooperationsziele fest und definieren strategische Themenfelder mit unseren Partnern.

LEISTUNGSINDIKATOREN

Nachdem die Strategieziele aus den Erkenntnissen der [Umfeldanalyse und Megatrends](#) und dem kontinuierlichen [Strategieprozess](#) im Unternehmen abgeleitet wurden, übersetzt das BMW Group Zielsystem die Strategie in ein übersichtliches System zur Leistungsmessung. Das Zielsystem ist damit ein zentrales Instrument, die Strategie im Unternehmen zu verankern. Für die Unternehmenssteuerung werden die Strategieziele mit steuerungswirksamen Leistungsindikatoren hinterlegt.

Die langfristige Unternehmensplanung für das Gesamtunternehmen und die Segmente orientiert sich an der Struktur des Zielsystems in der BMW Group. Auf diese Weise werden die in der Planung enthaltenen Ziele mit den strategischen Zielen der BMW Group regelmäßig abgeglichen. Auch die Fachbereichsstrategien richten sich an der Unternehmensstrategie aus.

Nach Verabschiedung durch den Vorstand und den Aufsichtsrat sind die Zielwerte im strategischen Zielsystem die Planungsgrundlage für das jeweils laufende Berichtsjahr und die Zielvereinbarungen mit den Führungskräften der BMW Group. [Vergütungsbericht](#) [GRI-Index: 102-35](#). Unternehmen, die den Bestimmungen des DRS 20 unterliegen, haben für die externe Periodenberichterstattung aus den steuerungswirksamen Leistungsindikatoren im Unternehmen die wichtigsten zu definieren (bedeutsamste Leistungsindikatoren). Nachfolgend führen wir die nach DRS 20 definierten bedeutsamsten Leistungsindikatoren auf, die auch der Unternehmenssteuerung in der BMW Group zugrunde liegen. [GRI-Index: 102-19](#) [Steuerung](#).

Konzern

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

Segment Automobile

- Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse in % (EBIT-Marge)
- Return on Capital Employed (RoCE) in %
- Auslieferungen (in Einheiten)
- Anteil elektrifizierter Automobile an den Auslieferungen (in %)
- CO₂-Emissionen EU-Neuwagenflotte (in g CO₂/km)
- CO₂-Emissionen je produziertes Fahrzeug (in t)

Segment Motorräder

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

Segment Finanzdienstleistungen

- Return on Equity (RoE) in %

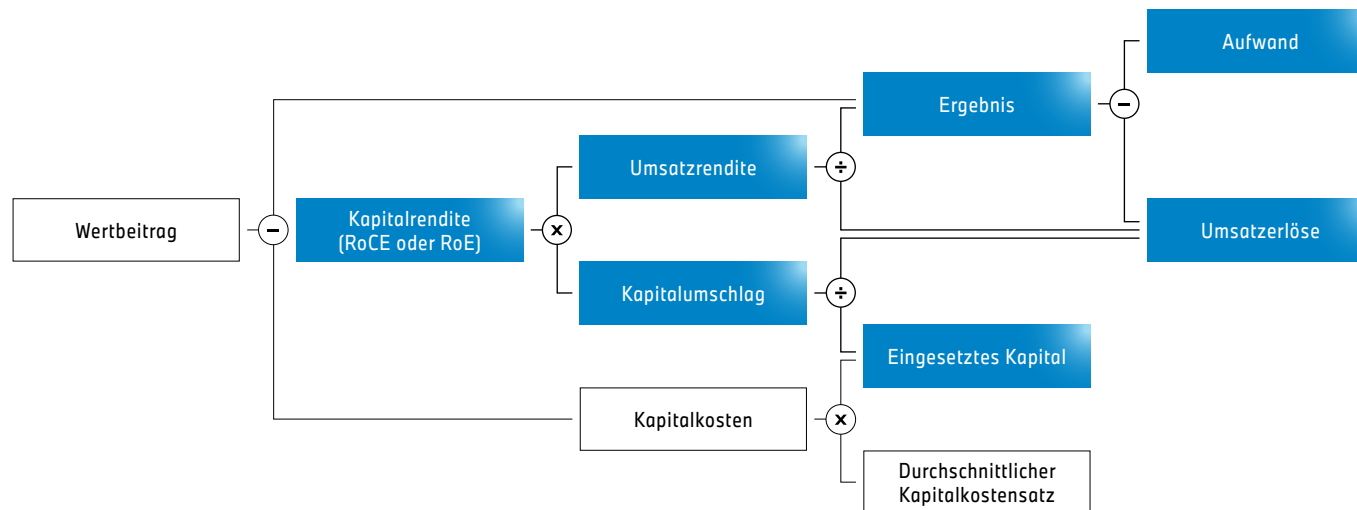


STEUERUNG

Die BMW Group verfolgt mit dem betriebswirtschaftlichen Steuerungssystem einen wertorientierten Ansatz. Die Schwerpunkte liegen dabei auf Profitabilität, einem stetigen Wachstum, 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 steuern und strategische Belange zu beurteilen. 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 finanziellen und nichtfinanziellen Leistungsindikatoren (Werttreiber) 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 damit auch die Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele. Sämtliche Themen, die dem Vorstand zur Entscheidung vorgelegt werden, sind auch unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit zu bewerten. Dadurch ist die Nachhaltigkeit konsequent in die Entscheidungsabläufe des Unternehmens 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 Bezugsjahr 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 Nutzungsphase und die Produktion sowie die Lieferkette des Fahrzeugs ([↗ Positionierung](#)) und CO₂-Reduzierungsziele über die gesamte Wertschöpfungskette ([↗ CO₂- und Schadstoffemissionen](#)). Zudem bestehen spezifische CO₂-Vorgaben für jedes Fahrzeugprojekt.

Eine integrierte Zielsteuerung gewährleistet, dass sämtliche Fahrzeugprojekte der BMW Group ihren Beitrag dazu leisten, die Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Des Weiteren will die BMW Group bis 2030 das Recyclingverfahren auf ein neues Niveau heben und gleichzeitig den Anteil von Sekundärmaterial in ihren Automobilen weiter erhöhen. Dazu hat die BMW Group im Berichtsjahr den Ansatz „Secondary First“ etabliert. Somit zählen nichtfinanzielle Steuerungsgrößen wie die CO₂-Emissionen, aber auch Sekundärrohstoffquoten zu wichtigen Leistungsindikatoren bei neuen Fahrzeugprojekten. Insgesamt ergibt sich so ein durchgängig konsistentes Steuerungsmodell. [↗ GRI-Index: 102-19](#)

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. Der RoCE berechnet sich aus dem Segmentergebnis vor Finanzergebnis und dem durchschnittlich eingesetzten Kapital im Segment. Die 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.

Bei der bislang geltenden Definition des eingesetzten Kapitals handelte es sich um die Summe aller kurz- und langfristigen operativen Vermögenswerte, die um das Abzugskapital bereinigt wurde. Das Abzugskapital entsprach den Kapitalanteilen, die dem operativen Geschäft weitestgehend zinslos zur Verfügung standen. Dazu zählten beispielsweise Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Rückstellungen.

Ab dem Berichtsjahr 2022 gilt eine vereinfachte Definition für das eingesetzte Kapital. Die Zielsetzung der 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. Das eingesetzte Kapital beinhaltet künftig die Summe aus immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Net Working Capital. Das Net Working Capital umfasst die Bilanzpositionen Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzüglich der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Als Folge der Neudefinition steigt das eingesetzte Kapital gegenüber der bisherigen Definition. Im Zuge des Erwerbs weiterer Anteile an BMW Brilliance Automotive Ltd. und der daraus resultierenden Vollkonsolidierung im Berichtsjahr 2022 im Konzernabschluss der BMW Group erwarten wir einen zusätzlichen Anstieg des eingesetzten Kapitals. Dies ist insbesondere auf die Aktivierung zurückerworbener Rechte im Rahmen der Kaufpreisallokation zurückzuführen. Vorübergehend wird der RoCE von dieser höheren Kapitalbasis sowie den damit verbundenen Abschreibungen beeinflusst.

Der neue strategische Zielwert für den RoCE beträgt 18 % (Zielwert bei bisheriger Definition: 40 %). Inhaltlich entspricht dies einer noch ambitionierteren Zielsetzung gegenüber der bisherigen Messung der Kapitalrendite. Eine Wertsteigerung für die Aktionärinnen und Aktionäre der BMW AG wird erzielt, wenn der RoCE die Kapitalkosten übersteigt.



RETURN ON CAPITAL EMPLOYED (SEGMENT AUTOMOBILE)

	Ergebnis vor Finanzergebnis in Mio. €		Durchschnittlich eingesetztes Kapital in Mio. €		Return on Capital Employed in %	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Automobile	9.870	2.162	16.486	17.026	59,9	12,7

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

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 Zahl der 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 [↗ Leistungsindikatoren](#). 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](#)

Segment Motorräder

Das Steuerungssystem im Segment Motorräder entspricht weitgehend der Logik im Segment Automobile. Spitzenkennzahl ist die Gesamtkapitalrendite RoCE. Die Neufassung des eingesetzten Kapitals im Segment Automobile wird ab dem Berichtsjahr 2022 auch im Segment Motorräder zugrunde gelegt. Der neue strategische Zielanspruch für den RoCE im Segment Motorräder beträgt wie im Segment Automobile 18 %.

RETURN ON CAPITAL EMPLOYED (SEGMENT MOTORRÄDER)

	Ergebnis vor Finanzergebnis in Mio. €		Durchschnittlich eingesetztes Kapital in Mio. €		Return on Capital Employed in %	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Motorräder	227	103	632	687	35,9	15,0

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

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

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 %.

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

RETURN ON EQUITY (SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN)

	Ergebnis vor Steuern in Mio. €		Durchschnittliches Eigenkapital in Mio. €		Return on Equity in %	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Finanzdienstleistungen	3.753	1.725	16.586	15.343	22,6	11,2

Strategische Steuerung auf Konzernebene

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

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.

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

Das eingesetzte Kapital besteht aus dem eingesetzten Konzerneigenkapital, 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 2021 wie im Vorjahr 12 % vor Steuern.

Zur Ermittlung der internen Renditeansprüche werden risikangepasste 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 %	2021	2020
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 kurz- und langfristige variable Vergütung des Vorstands orientiert sich auch an den wesentlichen strategischen finanziellen und nichtfinanziellen Zielen und Leistungsindikatoren und fördert nachhaltig die Entwicklung des Unternehmens. Es werden unter anderem die Fahrzeugauslieferungen, der Frauenanteil in Führungsfunktionen sowie die CO₂-Emissionen und der Absatz von elektrifizierten Fahrzeugen als nichtfinanzielle

WERTBEITRAG GROUP

in Mio. €	Ergebnisgröße		Kapitalkosten (EK + FK)		Wertbeitrag Group	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
BMW Group	16.289	5.464	8.938	8.061	7.351	- 2.597

Leistungsindikatoren herangezogen. Auf Ebene der finanziellen Leistungsindikatoren berücksichtigt die variable Vergütung unter anderem den Return on Capital Employed für das Segment Automobile und weitere finanzielle Leistungsindikatoren auf Konzernebene. [↗ Vergütungsbericht](#)

COMPLIANCE UND MENSCHENRECHTE

Compliance ist für die BMW Group weit mehr als die Einhaltung des geltenden Rechts und der unternehmensinternen Regeln. Compliance ist Teil unseres Selbstverständnisses, gelebte Integritätskultur und verbindlicher Rahmen für alle unternehmerischen Aktivitäten – weltweit. Damit ist Compliance Grundlage für unseren langfristigen Unternehmenserfolg, schafft Vertrauen in unsere Produkte und Marken und prägt das Bild der BMW Group in der Öffentlichkeit.

Compliance als Unternehmensaufgabe

Compliance ist für den Vorstand der BMW AG eine Leitungsaufgabe, die er insbesondere durch Schaffung eines angemessenen Ordnungs- und Überwachungsrahmens, ein regelmäßiges und anlassbezogenes Compliance-Berichtswesen und eine klare und eindeutige Compliance-Kommunikation wahrnimmt. Dies basiert auf dem Grundverständnis, dass es in der Verantwortung jedes einzelnen Mitarbeiters und jeder einzelnen Mitarbeiterin liegt, geltendes Recht und die sich darauf beziehenden internen Regelungen einzuhalten. Die Führungskräfte der BMW Group haben darüber hinaus als Vorbild die Aufgabe, die Compliance-Kultur in ihrem jeweiligen Verantwortungsbereich zu verankern und dafür zu sorgen, dass die Compliance-Anforderungen und die Compliance-Prozesse umgesetzt werden. [↗ GRI-Index: 102-16](#)

Im Berichtszeitraum hat der Vorstand der BMW AG die Compliance-Organisation maßgeblich weiterentwickelt und die zum 1. Januar 2021 geschaffene Position des Chief Compliance Officers dem Leiter der Group Compliance übertragen. Der Chief Compliance Officer verantwortet das Compliance-Management-System (CMS), leitet den Group-Compliance-Bereich und informiert den Vorstand und Aufsichtsrat der BMW AG regelmäßig zur Entwicklung und Implementierung des CMS. Zudem wurde Compliance vom Vorstand im weiterentwickelten Führungsverständnis des Unternehmens verankert.

Compliance-Management-System (CMS)

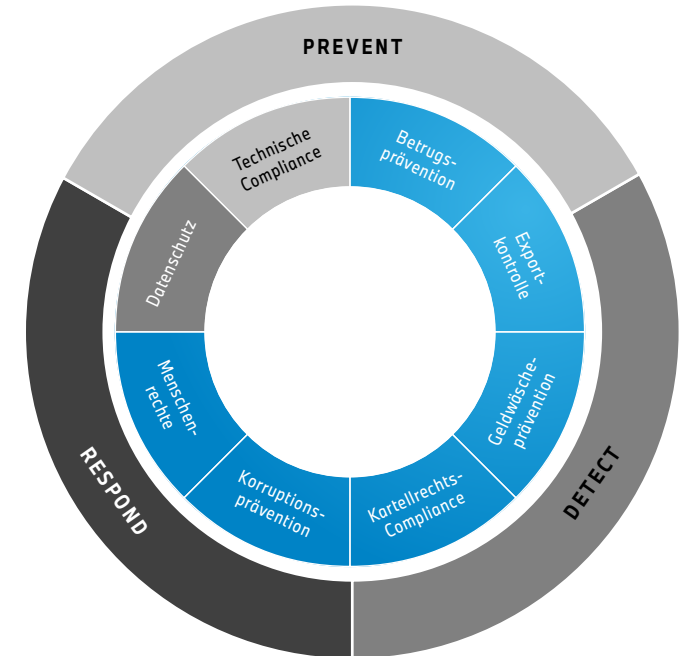
Das konzernweit gültige CMS der BMW Group basiert auf dem Prevent-Detect-Respond-Ansatz. Es definiert spezifische Präventions-, Überwachungs-, Kontroll- und Reaktionsmaßnahmen. Dies erfolgt auf der Basis einer eindeutigen Zuordnung von Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten.

Das CMS ist auf die spezifische Risikolage des Unternehmens ausgelegt und deckt alle relevanten Compliance-Themenfelder ab. Dazu gehören Betrugsprävention, Exportkontrolle, Geldwäscheprävention, Kartellrechts-Compliance, Korruptionsprävention und [↗ Menschenrechte](#) sowie der [↗ Datenschutz und die technische Compliance](#). Die beiden letztgenannten Themen werden dabei in den zuständigen Fachabteilungen verantwortet. Eine wirksame und effiziente Compliance-Organisation ist Grundvoraussetzung dafür, Sanktions- und Haftungsrisiken sowie Risiken aus weiteren (nicht-)finanziellen Nachteilen wie zum Beispiel Reputationsrisiken zu reduzieren.

Weiterentwicklung des CMS

Im Berichtszeitraum entwickelten wir das CMS anhand definierter strategischer Fokusthemen organisatorisch und inhaltlich weiter. Die Compliance- und Integritätskultur soll so im Unternehmen weiter gestärkt werden mit dem erklärten Ziel, unternehmensbezogene Rechtsverstöße zu vermeiden.

DREISTUFIGER ANSATZ DES COMPLIANCE-MANAGEMENT-SYSTEMS



Die Weiterentwicklung des CMS erfolgt auch vor dem Hintergrund externer Faktoren wie etwa der weltweiten Rechtsentwicklungen sowie der Entwicklung von Compliance in anderen Unternehmen. Die BMW Group engagiert sich dazu in verschiedenen Vereinigungen und Interessengruppen. Bereits seit Jahren ist die BMW Group als aktives Unternehmensmitglied im Deutschen Institut für Compliance e. V. (DICO) auf Vorstandsebene sowie in der Leitung des Arbeitskreises Menschenrechte / CSR tätig.

Das zum 1. Januar 2023 wirksam werdende Lieferketten-sorgfaltspflichtengesetz in Deutschland und die damit verbundenen Anpassungen beim Compliance-Programm Menschenrechte stellten im Berichtszeitraum einen wesentlichen Schwerpunkt der Group Compliance dar. Dabei ist hervorzuheben, dass der Vorstand im Dezember 2021 beschlossen hat, einen Menschenrechtsbeauftragten zu benennen und den Leiter der Group Compliance mit dieser Aufgabe zu betrauen. Die in der neuen Funktion gebündelte Expertise trägt gleichzeitig zur strategischen Ausrichtung des Unternehmens in der gesellschaftlichen Dimension der Nachhaltigkeit bei. Weitere Tätigkeitsschwerpunkte ergaben sich im Bereich der Exportkontrolle aus der Verschärfung der Handelsbeziehungen zwischen den USA und China sowie der Geldwäscheprävention aufgrund der Intensivierung von gesetzgeberischen Initiativen zur Verbesserung der multinationalen Geldwäschepräventionsanforderungen.

Ein weiterer Schwerpunkt lag in der Ableitung und Umsetzung tiefer gehender Präventionsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem seit Juli 2021 abgeschlossenen Kartellverfahren der EU-Kommission zu Beschränkungen des Innovationswettbewerbs bei bestimmten Abgasreinigungssystemen. [↗ Konzernanhang Textziffer \[10\]](#) [↗ GRI-Index: 205-3](#)

Die zunehmend strengeren, nationalen Gesetzgebungen zum Schutz personenbezogener Daten sowie die damit verbundenen, erhöhten Risiken prägten die Compliance-Maßnahmen im Bereich Datenschutz.

Vor dem Hintergrund der hohen Transformationsgeschwindigkeit in der Automobilindustrie wurden die Aktivitäten im Bereich der technischen Compliance im Berichtszeitraum deutlich ausgeweitet.

Konzernweites Compliance-Netzwerk

In der BMW Group tragen die Fachbereiche die Verantwortung für rechtmäßiges Handeln bei der Erfüllung der ihnen zugewiesenen Aufgaben. Dementsprechend werden dort

auch etwaige Compliance-Risiken im Rahmen des Tagesgeschäfts identifiziert und bewertet. Die Kontrolle und Reduzierung dieser Risiken gehört gleichfalls zum Aufgabenumfang der Fachbereiche. Unternehmensweit nehmen mehr als 230 Führungskräfte diese Aufgaben wahr. Sie sind als Compliance-Verantwortliche Teil der Compliance-Organisation.

Die Fachabteilungen werden in ihrer Arbeit von der Zentralfunktion Group Compliance sowie durch ein konzernweites Netzwerk aus Ressort- und Bereichs-Compliance-Funktionen unterstützt. Hinzu kommen rund 80 lokale Compliance Officer (Leiter der lokalen Compliance-Funktionen) in den internationalen Tochtergesellschaften der BMW AG. Aufgabe der lokalen Compliance Officer ist, in ihrem Verantwortungsbereich das CMS und damit die Compliance-Programme für die jeweiligen Themenfelder umzusetzen. Die Ressort-beziehungsweise Bereichs-Compliance-Funktionen haben zusätzlich die Aufgabe, spezifische Compliance-Maßnahmen für ihren Bereich zu identifizieren und umzusetzen.

Intensivierung von Schulungen

Die Schulungsangebote der Group Compliance werden kontinuierlich und zielgruppenspezifisch weiterentwickelt. Im Berichtsjahr wurde beispielsweise die unternehmensweite verpflichtende Online-Schulung Compliance-Grundlagen neu konzipiert und um Menschenrechtsinhalte ergänzt.

[↗ GRI-Index: 412-2](#)

Neben der Wissensvermittlung tragen die Online- und Präsenzschulungen mit praxisorientierten Fallbeispielen maßgeblich dazu bei, die Compliance-Kultur und das Verständnis für regelkonformes Verhalten zu stärken. Der Turnus für Online-Schulungen beträgt für die identifizierten Pflichtschulungsteilnehmer zwei Jahre. Die Schulungen enthalten Übungen und Testfragen, unter anderem zum BMW Group Verhaltenskodex und zur Korruptionsvermeidung. Derzeit sind weltweit mehr als 69.000 Führungskräfte sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu Compliance-Grundlagen und 36.000 zur Kartellrechts-Compliance geschult. Fach-

bereichsspezifische Schulungen ergänzen das umfangreiche Angebot, wie zum Beispiel im Bereich Kartellrecht oder [↗ Menschenrechte](#). [↗ GRI-Index: 205-1](#)

Digitalisierung unterstützt Compliance

Zur schnellen und effizienten Dokumentation, Bewertung und Genehmigung Compliance-relevanter Vorgänge nutzen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group bereits seit Jahren IT-gestützte Systeme. Beispiele sind IT-gestützte Prozesse in den Bereichen Geldwäsche und Sanktionslisten, bei Austauschaktivitäten mit Wettbewerbern, zur Prüfung verlässlicher Geschäftspartner sowie bei Prüfung, Genehmigung und Dokumentation der rechtlichen Zulässigkeit von Sachzuwendungen. Auf dieser Grundlage werden Maßnahmen zur Vorbeugung von Compliance-Risiken getroffen.

Hinweisgebersysteme zur Aufdeckung möglicher Rechtsverstöße und Compliance-Kontrollen

Bei Fragen und Hinweisen zu Compliance-relevanten Themen können sich alle Mitarbeitenden an ihre Führungskräfte und die zuständigen Fachstellen der BMW Group wenden, insbesondere an die Group Compliance, die Rechtsabteilung und die Konzernrevision. Ergänzend dazu steht der BMW Group Compliance Contact als weitere Anlaufstelle insbesondere externen Personen als Hinweisgebersystem zur Verfügung. Darüber hinaus bieten wir unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern weltweit die Möglichkeit, Hinweise auf mögliche Rechtsverstöße im Unternehmen in mehreren Sprachen über die BMW Group SpeakUP Line zu geben. Im Jahr 2021 wurde außerdem die Ombudsstelle speziell für Lieferanten eingesetzt. [↗ Überprüfung der Wirksamkeit](#).

Die BMW Group schützt Hinweisgeber in doppelter Hinsicht: Meldungen können auf Wunsch ohne Offenlegung der Identität erfolgen; zudem gilt der Grundsatz, dass Hinweisgeber wegen ihrer Meldung nicht benachteiligt werden dürfen. Alle Compliance-Anfragen und -Hinweise werden mithilfe eines elektronischen Case-Management-Systems dokumentiert und bearbeitet. Bei Bedarf werden die Kon-

zernrevision, die Konzernsicherheit, die rechtsberatenden Fachstellen oder der Betriebsrat für die Fallbearbeitung zur Unterstützung herangezogen. [↗ GRI-Index: 102-34](#)

Überprüfung / Kontrolle des CMS

Die Beachtung und Umsetzung der Compliance-Regelungen und -Prozesse sind Gegenstand regelmäßiger Überprüfungen. Zu diesem Zweck sieht das BMW Group CMS differenzierte Kontrollebenen vor. Für unmittelbare Kontrollen sind in erster Linie die Compliance-Verantwortlichen als Geschäftsverantwortliche zuständig. Daneben wirken weitere Maßnahmen risikoreduzierend, die in die Geschäftsprozesse integriert sind und in der Regel zum [↗ Internen Kontrollsystem](#) gehören. Die zentrale Group Compliance hat darüber hinaus im Jahr 2021 ihren Prüfungsansatz weiterentwickelt. Ziel ist, die Kontrolldichte durch die Einführung anlassunabhängiger, risikobasierter Compliance-Audits zu erhöhen. Aktuell liegt der Schwerpunkt dieser Compliance-Audits im Kartellrecht. Ferner wurden im Jahr 2021 Compliance Spot Checks mit dem Schwerpunkt auf mögliche Korruptionsrisiken durchgeführt. Ergänzend dazu führt auch die Konzernrevision Prüfungen durch, die auf Compliance-Vorgaben ausgerichtet sind.

Sämtliche Kontrollmaßnahmen sind darauf gerichtet, Compliance-Risiken für die BMW Group zu reduzieren. Etwaige Verstöße werden umgehend abgestellt, das Risiko einer Wiederholung wird in höchstmöglichem Umfang reduziert und das Verständnis für Compliance im Unternehmen auch dadurch gefördert. Sofern Compliance-Verstöße individuell zuzuordnen sind, werden sie auf Basis festgelegter Prozesse angemessen sanktioniert.

Regelmäßiger Compliance-Bericht an Vorstand und Aufsichtsrat

Vorstand und Aufsichtsrat der BMW AG beziehungsweise dessen Prüfungsausschuss sowie weitere Führungsgremien werden regelmäßig und bei Bedarf unverzüglich durch den Chief Compliance Officer informiert. Im Jahr 2021 wurde die

Berichterstattung an die Gremien inhaltlich fokussiert und zeitlich – etwa im Vorstand nunmehr mindestens zweimal pro Jahr – ausgeweitet.

Weltweite Umsetzung von Arbeitsnormen und Menschenrechten

International anerkannte Richtlinien für Umwelt- und Sozialkriterien sind für die BMW Group der Maßstab für ihre gesamte Wertschöpfungskette. Dies betrifft insbesondere 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 und die Cleaner Production Declaration des Umweltprogramms der Vereinten Nationen (UNEP). Dabei konzentriert sich die BMW Group auf Themen und Handlungsfelder, in denen sie ihren Einfluss als Unternehmen 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](#) (2018) in unternehmensinterne Regelwerke und Prinzipien überführt und mit dem Compliance-Programm Menschenrechte verzahnt.

Die Automobilindustrie ist in globale Lieferketten eng eingebunden. In einem weltweit übergreifenden, arbeitsteiligen Wertschöpfungsprozess besteht in den Lieferketten das Risiko, dass Menschenrechte nicht eingehalten werden. Die Achtung der Menschenrechte ist im [↗ BMW Group Nachhaltigkeitsstandard für das Lieferantennetzwerk](#) integriert. Um unsere [↗ ökologische und soziale Verantwortung](#) wahrzunehmen, verfolgen wir einen mehrstufigen Sorgfaltspflichtenprozess im Einkauf und Lieferantennetzwerk.

Neben den internationalen Einkaufsbedingungen beinhalten auch die Händler- und Importeursverträge der BMW Group

Anforderungen zur Berücksichtigung von Compliance und Menschenrechten. Auch bei der Standortwahl und bei wesentlichen Investitionsentscheidungen spielen Menschenrechtsbelange eine wichtige Rolle. [↗ GRI-Index: 412-3](#)

Compliance Management im Segment Finanzdienstleistungen

Das Finanzdienstleistungsgeschäft beinhaltet aufgrund seiner Produkte und Prozesse spezifische Risiken. Der Schwerpunkt des Compliance Managements liegt dabei auf den Themen Geldwäscheprävention, Einhaltung von Finanzsanktionen, Informations- und Datenschutz, Betrugsprävention, legislatives und regulatorisches Monitoring, Verbraucherschutz sowie die Umsetzung der Anforderungen der Finanzdienstleistungsaufsicht. Zur Risikosteuerung dieser Themenbereiche wurde im Segment Finanzdienstleistungen eine eigene Fachstelle Compliance und Governance eingerichtet. Als dezentrale Einheit arbeitet die Fachstelle eng mit der zentralen Group-Compliance-Funktion zusammen. Sie identifiziert auf der Grundlage einer jährlichen Trendanalyse einen möglichen Bedarf für Anpassungen und legt daraus resultierende notwendige Maßnahmen für das Segment fest. Die Umsetzung durch die weltweiten Finanzdienstleistungsgesellschaften der BMW Group wird kontinuierlich überprüft und vierteljährlich an den Leitungskreis des Segments Finanzdienstleistungen berichtet.

Im Finanzdienstleistungsgeschäft der BMW Group ist Compliance Bestandteil des Zielmanagementprozesses. Die Integration spezifischer Ziele in der strategischen Steuerung unterstreicht die Bedeutung des Themas und unterstützt die Kontrolle der Umsetzung. Zusätzlich unterstützt ein Managementsystem die frühzeitige Erkennung von Risiken, die sich aus der Nichteinhaltung interner und externer Regeln ergeben.

PRODUKTE UND MOBILITÄTSLÖSUNGEN

51 Innovation und Kundenorientierung

56 CO₂- und Schadstoffemissionen

59 Elektromobilität

62 Mobilitätskonzepte und -dienstleistungen

65 Produktsicherheit und Datenschutz

AUF EINEN BLICK**> 40 %**

weniger CO₂-Emissionen im Durchschnitt pro Fahrzeug über den gesamten Lebenszyklus gegenüber 2019 – das ist unser Ziel bis 2030.

➤ [CO₂-Reduktionsziele](#)

328.314

elektrifizierte Fahrzeuge lieferte die BMW Group im Jahr 2021 aus – mehr als doppelt so viele wie noch 2019.

➤ [Erweitertes Angebot](#)

[> 250.000

Ladepunkte in Europa können unsere Kundinnen und Kunden mit der BMW und MINI Charging Card nutzen.

➤ [Angebote für zuverlässiges Laden 1\]](#)

PRODUKTE UND MOBILITÄTSLÖSUNGEN

INNOVATION UND KUNDENORIENTIERUNG

[> Eine Innovation unterscheidet sich erst dann von einer Idee oder Erfindung, wenn sie in neue Produkte, Dienstleistungen oder Verfahren erfolgreich umgesetzt wird. In dieser Bedeutung ist Innovation in der BMW Group untrennbar mit dem Thema Kundenorientierung verbunden. Auch im Berichtsjahr führten Innovationen dazu, dass Prozesse optimiert, Produkte verbessert und neue Technologien eingeführt wurden, die den Kundinnen und Kunden den Alltag erleichtern. Die Zukunft ist für uns elektrisch, digital und zirkulär.

Zukunftsthema Zirkuläres Design

Die BMW Group und ihre Marken stehen für emotionales und zukunftsorientiertes Design. Im Berichtsjahr stellten wir eine weitere Facette in den Mittelpunkt unserer Arbeit: das Circular Design. Auf der IAA Mobility im September 2021 fand das auf Nachhaltigkeit im Sinne einer [Kreislaufwirtschaft](#) ausgerichtete Design Ausdruck im [BMW i Vision Circular](#). Das Design des Visionsfahrzeugs ist für geschlossene Materialkreisläufe optimiert und zeigt, wie ein Fahrzeug aussehen kann, das sowohl zu 100 % aus recycelten Materialien besteht als auch voll recyclingfähig ist.

Effiziente urbane Mobilität ist ein weiterer Schwerpunkt, der sich in den 2021 präsentierten Visions- und Konzeptfahrzeugen der BMW Group spiegelt. Neue Lösungsansätze demonstrieren Designstudien wie die Zweiräder [BMW Motorrad Vision AMBY](#) und [BMW i Vision AMBY](#). Über intelligente Geschwindigkeits- und Antriebsregulierung können sie sowohl auf der Straße als auch auf dem Fahrradweg genutzt werden. Der [MINI Vision Urbanaut](#) zeigt eine Facette des Automobils, die über die Nutzung als Mobilitätsmittel weit hinausgeht und flexibel genutzt werden kann. 1]

➤ [SASB-Index](#)

[> 100 %

recycelt und recycelbar. Die Designstudie zeigt, was vorstellbar ist. 1]



📌 Digitalisierung als Chance für Innovation und Kundenorientierung

Digitale Technologien sehen wir als eine große Chance, Prozesse weiter zu verbessern, neue Lösungen anzubieten und nahtlos mit unseren Kundinnen und Kunden in Kontakt zu treten. In vielen Märkten können beispielsweise über einen mit dem Kunden geteilten Bildschirm live Fahrzeuge vorgeführt oder online gemeinsam mit dem Verkäufer oder der Verkäuferin konfiguriert werden. Ein vollständiger Online-Verkaufsprozess wurde in einzelnen Märkten bereits erfolgreich umgesetzt, weitere sollen sukzessive folgen.

Digitalisierung ist zudem ein wichtiger Schlüssel, das Fahrzeug während des gesamten Lebenszyklus „frisch“ zu halten. Seit der Einführung des Operating System 7 im Jahr 2018 ist ein Remote Software Upgrade – das heißt eine Softwareaktualisierung des Fahrzeugs aus der Entfernung – für BMW Automobile möglich.

Remote Software Upgrades bieten auch die Möglichkeit, neue, digitale Geschäftsmodelle wie „Functions-on-Demand“ zu erschließen. Kundinnen und Kunden können weitere Funktionen erwerben oder für einen bestimmten Zeitraum buchen. Schon heute ist die Resonanz auf derartige Angebote sehr positiv. [➤ Online-Bericht](#)

Im Herbst 2021 führte die BMW Group mit dem neuen, voll-elektrischen BMW iX zugleich ein neues Betriebssystem (BMW Operating System 8) und ein neues Anzeige- und Bediensystem ein. Bei der Gestaltung lag das Hauptaugenmerk auf Übersichtlichkeit und auf einfacher, intuitiver Bedienbarkeit. Im großen BMW Curved Display können Anzeigeninhalte auf einem berührungsempfindlichen Bildschirm individuell angepasst werden. Knöpfe und Schalter wurden so weit wie möglich reduziert.

Auch außerhalb des Fahrzeugs ermöglicht die Digitalisierung Neuerungen, Vereinfachungen und Fortschritte. Seit 2020 gibt es die My BMW App und die MINI App für Smart-

phones. Sie bieten von überall her eine Verbindung mit dem Fahrzeug oder falls gewünscht mit dem Servicepartner. Beide Apps haben im Berichtszeitraum neue Funktionen dazu gewonnen. Beispielsweise wurde die My BMW App um eine digitale Reifendiagnose erweitert, die mithilfe künstlicher Intelligenz den Zustand der Fahrzeugbereifung einschätzt. Mit der MINI App können jetzt mehr Dienstleistungen inklusive Terminreservierung und Bezahlung von Services kontaktlos in Anspruch genommen werden. In einem optionalen Service-Video können sich Kunden über den Fahrzeugcheck informieren oder für Leistungen entscheiden. Innovative digitale Lösungen kommen auch in anderen Bereichen der BMW Group zum Einsatz, wie zum Beispiel in der Produktion und der Entwicklung. Bei der Instandhaltung von Produktionssystemen stellen wir auf eine vorausschauende sogenannte Predictive Maintenance um. Mithilfe von Sensoren,

Datenanalysen in einer Cloud und künstlicher Intelligenz wird ausgewertet, wann eine Anlage gewartet werden soll, um einem Produktionsausfall vorzubeugen. Damit können Instandhaltungen geplant und Komponenten vorsorglich getauscht werden.

Zukunftsfeld Antriebstechnologien

Auch bei der Entwicklung von Antriebstechnologien orientiert sich die BMW Group an den Bedürfnissen und Wünschen ihrer Kundinnen und Kunden weltweit. Dazu entwickeln wir bestehende Antriebstechnologien im Sinne von Effizienz, CO₂-Einsparung und Ressourcenschonung permanent weiter. Zugleich forscht die BMW Group an neuen Antriebstechnologien mit dem Ziel, sie zur Serienreife zu bringen. [1\]](#)

REMOTE SOFTWARE UPGRADES



Rund 30 BMW Modelle sind heute upgrade-fähig. Das heißt, neue Software kann over-the-air ins Fahrzeug geladen werden. Diese Remote Software Upgrades bringen Verbesserungen, aber auch neue digitale Produkte und Dienste ins Auto und halten die Software auf neuestem Stand.

Insgesamt hat die BMW Group bereits mehr als 4 Mio. mal BMW Fahrzeugen ein Remote Software Upgrade automatisiert angeboten. Mehr als 2,3 Mio. Mal wurden diese von den Kundinnen und Kunden erfolgreich installiert. Mehr dazu in unserem Online-Special. [➤ Online-Bericht](#)

Elektrische Zukunft mit der Neuen Klasse

Die BMW Group begreift die Transformation zu einer voll-elektrischen, vernetzten und nachhaltigen Mobilität als Chance und hat einen klaren Fahrplan mit drei Phasen. In der ersten Phase hat das Unternehmen bereits seit 2007 mit project i als Pionier der E-Mobilität die Technologie erschlossen und anschließend die Elektrifizierung in Serie gebracht. In der aktuell laufenden zweiten Phase bringen wir in einer Modelloffensive die Elektrifizierung in das Produktportfolio. **↗ Erweitertes Angebot.** Grundlage unserer Modelloffensive sind intelligente Fahrzeugarchitekturen und das hochflexible **↗ Produktionsnetz:** Vom vollelektrischen bis zum Verbrennerantrieb können alle Antriebsarten auf derselben Produktionslinie gefertigt werden. Bis zum Höhepunkt der zweiten Transformationsphase Ende 2025 soll der Anteil elektrifizierter Automobile an den Gesamtauslieferungen auf mindestens 30 % steigen.

Die Neue Klasse ist ab 2025 der Start in die dritte Phase. Sie zeichnet sich durch drei wichtige Aspekte aus: eine vollständig neu definierte IT- und Softwarearchitektur, eine neu entwickelte elektrische Antriebs- und Batteriegeneration und ein neues Niveau von Nachhaltigkeit über den gesamten Lebenszyklus. Dazu tragen bei:

- der vollelektrische Antrieb
- der Einsatz von CO₂-freier Energie in immer größeren Teilen der Lieferkette
- eine zunehmende Verwendung von Sekundärmaterialien
- geschlossene Kreisläufe für wesentliche Produktionsmaterialien

Integriert wird dieser hohe technologische Anspruch in eine Gesamtfahrzeugarchitektur, die ausschließlich auf elektrische Antriebe ausgerichtet ist. **1]**

Batteriekompetenz weiter stärken

Leistungsstarke und nachhaltige Energiespeicher und die Entwicklung neuer innovativer Batteriezellen sind Schlüsselemente für zukünftige vollelektrische Fahrzeuggenerationen. Für die Neue Klasse arbeiten wir daran, die Energiedichte der Zellen deutlich zu erhöhen und gleichzeitig die Kosten für Materialeinsatz und Produktion zu senken. Die Kreislauffähigkeit der Batterie ist ein weiterer wichtiger Gesichtspunkt, der in unsere Entwicklung zukünftiger Batteriezellgenerationen einfließt. Darüber hinaus forscht die BMW Group bereits heute intensiv an der Feststoffbatterietechnologie, die vielversprechende Ansätze für die Zukunft zeigt.

Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie

Im Berichtszeitraum starteten wir in Europa mit der Alltagserprobung des BMW iX5 Hydrogen mit Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antrieb. Ziel ist, das Zusammenwirken zwischen dem CO₂-freien Antrieb, der Fahrwerkstechnik und den Elek-

troniksystemen unter praxisnahen Bedingungen zu testen. Der BMW iX5 Hydrogen nutzt Wasserstoff als Energieträger und wandelt ihn in einer Brennstoffzelle in Strom um. Damit ist der BMW iX5 Hydrogen ein rein elektrisch angetriebenes Fahrzeug. Ende 2022 wird eine Kleinserie dieses Modells produziert, um in einem breit angelegten Feldversuch weitere Praxiserfahrungen zu gewinnen.

Die Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie hat das Potenzial, zu einer nachhaltigen Alternative für batterieelektrische Antriebe zu werden. Die Technologie spielt vor allem dann ihre Vorteile aus, wenn eine umfassende elektrische Ladeinfrastruktur nicht zur Verfügung steht. Aber auch beim Einsatz auf Langstrecken oder in größeren Fahrzeugklassen ergeben sich weitreichende Einsatzmöglichkeiten. Abhängig von Marktanforderungen und Rahmenbedingungen beabsichtigt die BMW Group in der zweiten Hälfte dieser Dekade ein Serienfahrzeug anzubieten. **1]**



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 der BMW Group. Die seit dem Jahr 2013 bestehende Zusammenarbeit zielt darauf ab, die Alltags-tauglichkeit der Brennstoffzellen-Technologie und deren Einsatz 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 Innovations-treiber wie Start-ups ergänzen. Mit diesem Ansatz entwickeln wir die Innovationsstärke der BMW Group stetig weiter.

Auf Innovationsfeldern wie Sensortechnologie, künstliche Intelligenz, Batterietechnologie, Smart Materials, Natural User Interfaces und Smart Logistics suchen die regionalen BMW Group Technology Offices weltweit aussichtsreiche Innovationspartner. Zur Pflege des Netzwerks gehört für die BMW Group auch der intensive Austausch mit ausgewählten Hochschulen und Universitäten. Beispielsweise dozieren zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an Hochschulen. Außerdem kommen jedes Jahr viele Studierende zur BMW Group, um ein Praktikum zu absolvieren oder wissenschaftliche Arbeiten zu schreiben. Damit stellen wir den Wissenstransfer zwischen Theorie und Praxis sicher und tragen zur Ausbildung hoch qualifizierter Nachwuchskräfte bei. [1\]](#)

QUANTENCOMPUTING

Für die BMW Group steht fest, dass Quantencomputing eine wegweisende Zukunftstechnologie ist und erhebliches Potenzial für eine Vielzahl von Anwendungsbereichen hat – zum Beispiel in der Materialforschung wie der Batteriezellchemie oder für die Zukunft des automatisierten Fahrens mit Quantum Machine Learning. Die Technologiereife befindet sich aber noch am Anfang. Deshalb ist es für uns besonders wichtig, Spitzenforschung sowie ihren Transfer in die industrielle Anwendung bestmöglich zu unterstützen.

Die BMW Group gehört zu den zehn deutschen Konzernen, die im Juni 2021 das **Quantum Technology and Application Consortium** (QUTAC) gründeten. Ziel des Konsortiums ist, die bestehenden Grundlagen des Quantencomputings in nutzbare industrielle Anwendungen weiterzuentwickeln.

Im Juni 2021 gaben die BMW Group und die Technische Universität München (TUM) den Aufbau des **Stiftungslehrstuhls Quantenalgorithmen und -anwendungen** bekannt. Im November 2021 folgte eine Vereinbarung mit der RWTH Aachen mit dem Ziel, die Forschung am Quantencomputing zu unterstützen. Mit beiden Kooperationen soll eine Brücke von der Grundlagenforschung zur industriellen Anwendung entstehen.

Im Juli 2021 startete die BMW Group in Zusammenarbeit mit Amazon Web Services Inc. die Crowd-Innovation Initiative **BMW Group Quantum Computing Challenge**. Forschende, Start-ups und Unternehmen sind aufgerufen, innovative Quantenalgorithmen zu entwickeln, die als Lösungsansätze für eine von vier ausgeschriebenen industriellen Herausforderungen dienen. Die Sieger sind eingeladen, gemeinsam mit der BMW Group als Kunden die ausgezeichneten Pilotprojekte umzusetzen.

Weltweite Innovationskultur

Im internationalen Netz der Forschungs- und Entwicklungsstandorte der BMW Group ist das Münchener Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ) der Hauptknotenpunkt. Nachdem im Herbst 2020 der erste Bauabschnitt der Erweiterung bezogen worden war, wurde im Berichtsjahr auch das neue Fahrsimulationszentrum in Betrieb genommen. In fünf der insgesamt 14 Simulatoren und Usability-Labors kommen LED-Wände zum Einsatz, die für Entwicklungszwecke eine virtuelle Umgebung entstehen lassen. Sie ermöglichen realistischere Darstellungen als bisherige Projektionssysteme.

Der globale Austausch mit Start-ups ist für uns ein weiteres wichtiges Mittel, neue Impulse in das Unternehmen zu holen. Er 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](#) schließlich ist die dritte Säule. Im Mai wurde gemeinsam mit Alibaba Cloud ein sogenannter Inkubationsstandort in Schanghai eröffnet. Diese Joint Innovation Base will chinesische Tech-Start-ups bei der Skalierung ihrer Innovationen unterstützen.

Kooperationen und Partnerschaften

Um den Erfolgskurs langfristig zu sichern, geht die BMW Group gezielt Kooperationen und Partnerschaften mit Unternehmen sowohl aus der Automobilbranche als auch mit Technologieführern aus anderen Branchen ein. Ziel der Zusammenarbeit mit externen Partnern ist es, Kompetenzen zu bündeln und Innovationen schnell umzusetzen. Nachfolgend sind einige der größten Kooperationen und Beteiligungen aufgeführt:

BMW Brilliance Automotive Ltd. (BBA) ist ein 2003 gegründetes Joint Venture, das zu gleichen Teilen der BMW Group und der Brilliance China Automotive Holdings Ltd. (CBA) gehört. BMW Brilliance Automotive produziert im chinesischen Shenyang (Provinz Liaoning) in einem Motorenwerk und zwei Automobilwerken Modelle der Marke BMW. Die BMW Group hat im Februar 2022 weitere 25 % der Anteile an dem Joint Venture BMW Brilliance erworben. Weitere Informationen zur Konsolidierung von BMW Brilliance Automotive finden sich im [Zusammenhang](#).

Die Gesellschaft Spotlight Automotive Limited (Spotlight), die zusammen mit dem chinesischen Hersteller Great Wall Motors gemeinschaftlich geführt wird, wird neben elektrischen MINI Fahrzeugen auch elektrische Fahrzeuge für Great Wall Motors produzieren. Das im Dezember 2019 gegründete Gemeinschaftsunternehmen betreibt außerdem die gemeinsame Entwicklung von batterieelektrischen Fahrzeugen. Der Bau eines Produktionswerks in Zhangjiagang (Provinz Jiangsu) ist inzwischen weit fortgeschritten. Die BMW Group vergrößert damit ihr Engagement in China und erhöht ihre Produktionskapazitäten deutlich.

Seit dem Erwerb des Kartendienstes HERE durch die BMW Group, Daimler und Audi im Jahr 2015 arbeiten die Partner an hochpräzisen digitalen Karten, die mit Echtzeit-Fahrzeugdaten verbunden werden können. Die digitalen Karten schaffen die Grundlage für die nächste Generation ortsbezogener Dienste und markieren damit einen wichtigen Schritt in der Entwicklung der individuellen Mobilität. Sie sind außerdem die Basis für neue Assistenzsysteme. HERE ist als unabhängige Plattform für die Automobilbranche und darüber hinaus für weitere Partner zugänglich geblieben. Die Standortdaten- und Technologieplattform hat im Berichtsjahr neun direkte und indirekte Anteilseigner: Audi, Bosch, BMW Group, Continental, Intel, Mitsubishi, Daimler, Nippon Telegraph and Telephone sowie Pioneer.

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 und sie damit im Markt zu etablieren. Die Gründungspartner BMW Group, Daimler AG, Ford Motor Company und der Volkswagen Konzern mit Audi und Porsche beteiligten sich zu gleichen Teilen. Im Jahr 2019 wurde die Hyundai Motor Group mit ihren Marken Hyundai und Kia als weiterer Gesellschafter aufgenommen. Im Berichtsjahr unterzeichneten die Partner die Aufnahme von Blackrock als weiterem Investor (Closing nach Freigabe durch die Kartellbehörden). Dadurch kann IONITY weiter in die Verdichtung und den Ausbau des Schnellladenetzes investieren. [Ladeinfrastruktur ausbauen und schnelleres Laden ermöglichen](#).

Unter dem Namen YOUR NOW bieten die BMW Group und die Daimler Mobility AG innovative und kundenfreundliche Lösungen für Geschäftspartner, Städte und Kommunen an, die ihre Mobilität effizienter und nachhaltiger gestalten wollen. Die Kooperation umfasst die Joint Ventures FREE NOW (Mitfahrdienste und Multimodalität), REACH NOW (On-Demand-Mobilität und Multimodalität) sowie SHARE NOW (Carsharing) und CHARGE NOW (Laden). Im Jahr 2021 ist das Energieunternehmen bp als dritter Gesellschafter bei der Digital Charging Solutions GmbH (DCS), unter der die Marke CHARGE NOW agiert, eingetreten. [Angebot an innovativen Mobilitätsdienstleistungen](#).

Im Jahr 2021 investierte die BMW Group gemeinsam mit der Ford Motor Company, Volta Energy Technologies und anderen Investoren in Solid Power, Inc. Das Unternehmen ist einer der branchenführenden Entwickler von Feststoffbatteriezellen mit hoher Energiedichte, die auch in Elektrofahrzeugen eingesetzt werden können. Durch diese Investition und den daran anschließenden Börsengang erhielt Solid Power die finanziellen Mittel, um die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten für die kommenden Jahre abzusichern. Die

BMW Group und Solid Power haben zudem den seit 2016 bestehenden Entwicklungsvertrag erweitert: Noch in der ersten Hälfte des Jahrzehnts werden wir Feststoffzellen von Solid Power für einen Prototyp beziehen.

Angaben zum gesamten Umfang der Forschungs- und Entwicklungstätigkeit der BMW Group finden sich im Abschnitt Ertragslage Konzern. [Ertragslage Konzern](#)

CO₂- UND SCHADSTOFF-EMISSIONEN

Die Eindämmung des Klimawandels ist eine der zentralen Herausforderungen unserer Zeit, für die es gesamtgesellschaftlicher, politischer und wirtschaftlicher Anstrengungen bedarf. Daran beteiligt sich auch die BMW Group. Bis zum Jahr 2050 wollen wir „Net Zero“ (Netto-Null) bezüglich unserer Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette erreichen. Auf diesem Weg hat sich die BMW Group bereits 2020 ambitionierte, wissenschaftsbasierte Ziele bis zum Jahr 2030 gesetzt – validiert durch die Science Based Targets initiative (SBTi). Diese Ziele erreichen wir, indem wir den CO₂-Fußabdruck und die Schadstoffemissionen unserer Fahrzeuge, wie schon in der Vergangenheit, weiter verringern.

CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus reduzieren

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

Ganzheitliche Steuerung

Mit ihrem ganzheitlichen Ansatz beabsichtigt die BMW Group, von einer Fahrzeuggeneration zur nächsten jeweils eine substantielle Verbesserung über den gesamten Lebenszyklus zu erreichen. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Elektrifizierung ist dies besonders wichtig: Zwar sinken durch die Verbreitung der Elektromobilität die CO₂-Emissionen in der Nutzungsphase, sie steigen jedoch zugleich in der Lieferkette. Der Grund dafür liegt vor allem in CO₂-intensiveren Bauteilen wie insbesondere der Hochvoltbatterie. Daher definiert die BMW Group von Anfang an spezifische CO₂-Reduktionsziele für sämtliche Fahrzeuge. Sie reichen von

der Lieferkette über die Produktion bis zur Nutzung des Fahrzeugs in Kundenhand. Im Rahmen unseres Steuerungssystems stellen wir sicher, dass die Vorgaben konsistent im gesamten Unternehmen umgesetzt werden. Auf diese Weise berücksichtigen wir bereits in der Produktentwicklung die Ziele zur Reduktion von CO₂-Emissionen und gleichzeitig marktspezifische Anforderungen an die Fahrzeugflotte. Die Umsetzung der Zielvorgaben und die Bewertung der Fortschritte im Entwicklungsprozess steuern wir mit einer Ökobilanz nach der ISO-Norm 14040 beziehungsweise 14044.

CO₂-Reduktionsziele über die Wertschöpfungskette

Messbare, wissenschaftsbasierte Ziele, die zunächst bis zum Jahr 2030 reichen, bilden die Grundlage für die Reduzierung unserer CO₂-Emissionen. Wir haben uns zu diesem Zweck der SBTi angeschlossen. Damit gewährleisten wir Transparenz bei der Messbarkeit der Ziele und stellen zugleich sicher, dass sie den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen entsprechen. ^{1]}

Folgende CO₂-Reduktionsziele¹ haben wir uns bis 2030 (Basisjahr 2019) gesetzt. Diese wurden 2020 bei der SBTi angemeldet und validiert.

- CO₂-Reduktion um 80 % in den eigenen Werken und Standorten (Scope 1 und 2) im Durchschnitt je produziertes Fahrzeug (CO₂-Emissionen der BMW Group Standorte reduzieren). CO₂-Emissionen nach Scope 1 und 2 beinhalten ab dem Jahr 2021 neben den Produktionsemissionen auch Emissionen von Standorten, die nicht der Produktion zugeordnet sind.⁶
- CO₂-Reduktion um mehr als 20 %² in der Lieferkette (Scope 3 upstream³) im Durchschnitt je Fahrzeug. Damit verfügen wir auch in der Lieferkette über ein wissenschaftlich geprüftes und bestätigtes Ziel zur Reduzierung von CO₂-Emissionen (CO₂-Emissionen in der Lieferkette reduzieren).

- CO₂-Reduktion in der Nutzungsphase⁴ des Fahrzeugs (Scope 3 downstream⁵) im Durchschnitt um mehr als 50 % je gefahrenen Kilometer. Damit verschärfen wir im Berichtsjahr das ursprüngliche, selbst gesteckte Ziel von mehr als 40 % noch einmal deutlich. Der Grund dafür ist vor allem die dynamisch zunehmende Nachfrage nach unseren elektrifizierten Fahrzeugen (Elektromobilität und Segment Automobile). Das angepasste Reduktionsziel von 50 % wurde im Berichtsjahr bei der SBTi angemeldet und im Februar 2022 ebenfalls validiert.

¹ Die Scope-3-Emissionen in der Vorkette und Logistik sowie die Well-to-tank-Emissionen sind in CO₂-Äquivalenten angegeben. Bei Scope-1- und Scope-2-Emissionen sowie den weiteren Scope-3-Emissionen werden klimawirksame Gase neben CO₂ vernachlässigt.

² Aus Gründen der Vereinfachung handelt es sich hierbei um einen gerundeten Wert. Das im Rahmen von SBTi validierte Ziel beträgt 22 %.

³ unter Scope 3 upstream gefasste Kategorien gemäß Greenhouse Gas Protocol: 1. Gekaufte Waren und Dienstleistungen sowie 4. Transport und Distribution CO₂-Bilanz.

⁴ Hierbei wird die Well-to-wheel-Betrachtungsmethode zugrunde gelegt, die zusätzlich zur Tank-to-wheel-Betrachtung die Gewinnung und Bereitstellung der Antriebsenergie berücksichtigt und damit die gesamte Wirkungskette für die Fortbewegung von Fahrzeugen in den Blick nimmt.

⁵ unter Scope 3 downstream gefasste Kategorien: Nutzungsphase CO₂-Bilanz

⁶ Die Werte der Jahre 2019 (Basisjahr) und 2020 wurden zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst.

Mit dem noch ambitionierteren Ziel, die CO₂-Emissionen in der Nutzungsphase um mehr als 50 % zu reduzieren, ergibt sich in der Gesamtbetrachtung über den kompletten Lebenszyklus¹ eines Fahrzeugs bis 2030 eine durchschnittliche CO₂-Verringerung um mehr als 40 %. Bis 2050 wollen wir „Net Zero“ bezüglich unserer CO₂-Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette erreichen. Mit dem Berichtsjahr stellen wir die verbliebenen CO₂-Emissionen unserer eigenen Werke und Standorte über die Nutzung freiwilliger Kompensationszertifikate bilanziell vollständig CO₂-neutral. [↗ Kompensation standortbedingter CO₂-Emissionen.](#)

CO₂-BILANZ DER BMW GROUP (KURZVERSION)³

in t CO ₂ / CO ₂ e	2021	2020
EMISSIONEN GESAMT	122.539.929	118.491.889
Scope 1	699.713	678.967
Scope 2	134.849	130.090
Scope 3 ²	121.705.368	117.682.832

Zur Definition siehe Glossar [↗ CO₂-Emissionen Scope 1 bis Scope 3](#)

Ausführliche Version: [↗ CO₂-Bilanz der BMW Group unter Weitere GRI-Informationen](#)



8

Nach dem durch die COVID-19-Pandemie bedingten Rückgangs der absoluten CO₂-Emissionen im Vorjahr sind diese im Berichtsjahr um rund 3 % auf rund 123 Mio. t gestiegen. Wesentlicher Treiber ist das wieder gestiegene Produktionsvolumen. Dennoch ist im Vergleich zum Basisjahr 2019 eine Reduktion von rund 8 % erreicht worden. Diese ist im Wesentlichen auf die Verbesserung bei den weltweiten durchschnittlichen Flottenemissionen zurückzuführen.

CO₂-Reduktion in der Nutzungsphase erfüllt gesetzliche Vorgaben

Der CO₂-Ausstoß in der Nutzungsphase ist Gegenstand zahlreicher regulatorischer Vorgaben und zudem eine wichtige Messgröße in unserer Lebenszyklusbetrachtung. Mit der frühen, serienmäßigen Einführung [↗ elektrifizierter Fahrzeuge](#) seit 2013 sowie dem flottenweiten Einsatz innovativer [↗ Efficient-Dynamics-Technologien](#) seit 2007 haben wir Kraftstoffverbrauch und Emissionen der Fahrzeuge kontinuierlich und dauerhaft verringert. Beide Bausteine bilden die Grundlage dafür, dass wir die gesetzlichen CO₂- und Verbrauchsvorgaben im Berichtsjahr erneut erfüllt haben. [↗ SASB-Index](#)

CO₂-Emissionsziele der EU erfüllt

Die durchschnittlichen CO₂-Flottenemissionen in der EU⁴ sind seit 2021 nach dem neuen Typprüfzyklus WLTP⁵ zu berichten. Im Berichtsjahr lagen sie unter Berücksichtigung regulatorischer Vorgaben bei 115,9 g CO₂/km⁶. Damit haben wir die CO₂-Flottenemissionen gegenüber dem Vorjahr deutlich verringert (2020: 135 g CO₂/km^{6,7}). Den für die BMW Group gültigen Grenzwert von 125,8 g CO₂/km unterschritten wir deutlich um 9,9 g CO₂/km. Damit setzt sich der Trend der vergangenen Jahrzehnte fort, angetrieben durch die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und die kontinuierliche Verbesserung der Effizienz unserer Verbrennungsmotoren. Auf dieser Grundlage arbeiten wir unvermindert daran, den Treibhausgasausstoß auch in Zukunft weiter zu senken. [↗ GRI-Index: 305-5](#)

BEITRITT ZUR INITIATIVE BUSINESS AMBITION FOR 1,5°C

Die BMW Group will ihren Beitrag leisten, die Erderwärmung gemäß den Zielen des Pariser Klimaabkommens zu begrenzen. Dies zeigen unsere mittel- und langfristigen Pläne zur CO₂-Reduktion. Um diesen Anspruch zu unterstreichen, sind wir im Berichtsjahr als erster deutscher Automobilhersteller der [↗ Business Ambition for 1,5°C-Initiative](#) der SBTi beigetreten. Die Kampagne vereint Unternehmen, die sich selbst ein Net-Zero-Emissionsziel gemäß der SBTi gesetzt haben und damit einen langfristigen 1,5 Grad-Pfad verfolgen. Mit ihrem Beitritt ist die BMW Group zugleich Teil der internationalen [↗ Race to Zero Campaign](#) der Vereinten Nationen. Auf diese Weise wollen wir auch andere Unternehmen motivieren, ambitionierte Schritte beim Klimaschutz zu unternehmen.

¹ ohne CO₂-Emissionen aus der Entsorgung

² Scope 3 umfasst hier Emissionen aus Transportlogistik, Dienstreisen, Mitarbeiterberufsverkehr, Gekaufte Waren und Dienstleistungen, Nutzungsphase und Entsorgung.

³ Aufgrund der Ausweitung des Berichtsumfanges der Scope-1- und -2-Emissionen der BMW Group Standorte sowie der Umstellung der Berechnungsmethodik der Scope-3- downstream-Emissionen der Nutzungsphase wurden die Vorjahreswerte zu Vergleichszwecken angepasst.

⁴ EU-27-Staaten einschließlich Norwegen und Island

⁵ WLTP steht für den neuen Typprüfzyklus Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure. Dieser wird seitens der EU-Kommission seit 2021 für die Berechnung der CO₂-Flottenemissionen zugrunde gelegt.

⁶ 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.

⁷ Zur besseren Vergleichbarkeit der Vorjahreswerte mit dem aktuellen Berichtsjahr hat eine Umrechnung der 2020-NEFZ-Werte auf WLTP unter Bereinigung der gültigen Flexibilität 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 Flexibilität). 2020 war eine Phase-in-Regelung sowie die Anrechnung von Supercredits möglich. 2021 entfielen diese beiden Erleichterungen für die BMW Group.

⁸ [↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

Flottenemissionen in den USA, China und weltweit

In den USA lagen die durchschnittlichen Flottenemissionen¹ für das Modelljahr (MJ) 2021 bei 134,0 g CO₂/km für Passenger Cars (MJ 2020: 155,7 g CO₂/km) und bei 150,1 g CO₂/km für Light Trucks (MJ 2020: 185,6 g CO₂/km). Der volumengewichtete CO₂-Flottenausstoß in den USA betrug im Durchschnitt 140,9 g CO₂/km (MJ 2020: 166,8 g CO₂/km) (interne Berechnung). Im Berichtsjahr 2021 sind erstmals gesetzlich zulässige Anrechnungsfaktoren¹ enthalten. Daher ist eine direkte Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr nicht möglich. In China lag der mittlere CO₂-Flottenausstoß² bei 163,0 g CO₂/km gemäß dem im Berichtsjahr neu eingeführten Testzyklus WLTC (2020: 151,1 g CO₂/km NEFZ). Aufgrund der Zyklusumstellung ist ein direkter Vergleich mit dem Vorjahr nicht möglich.

Die weltweiten CO₂-Flottenemissionen³ der BMW Group lagen im Berichtsjahr bei durchschnittlich 197,9 g CO₂/km (2020: 212,4 g CO₂/km). Das entspricht einer Reduktion gegenüber dem Basisjahr 2019 von 9,4 % (2019: 218,5 g CO₂/km). Zu ihrer Ermittlung berücksichtigt die BMW Group die mittleren CO₂-Flottenemissionen in der EU, den USA und China und normiert sie nach WLTP. Mit einem Anteil von mehr als 80 % an den Auslieferungen der BMW Group sind diese drei Kernmärkte und -regionen eine verlässliche Basis für die Berechnung der weltweiten CO₂-Flottenemissionen. Im Einklang mit der SBTi nehmen wir auf die ermittelten Werte einen Aufschlag von 10 % vor, um mögliche Abweichungen zwischen den Werten nach WLTP und den Realemissionen abzudecken. Bestandteil der Kennzahl sind auch die Vorkettenemissionen der Energieträger (fossile Kraftstoffe und Strom) gemäß dem Well-to-wheel-Ansatz.⁴ [↗ GRI-Index: 305-5](#)

Gesetzlicher Rahmen

Die BMW Group hat den klaren Anspruch, die weltweit gesetzlichen CO₂-Grenzwerte nicht nur zu erfüllen, sondern nach Möglichkeit deutlich zu unterschreiten. Gleichzeitig unterstützen wir 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. Die Chancen und Risiken, die mit einer steigenden CO₂-Regulierung verbunden sind, behandeln wir im Rahmen unserer TCFD-Berichterstattung. [↗ Klimabedingte Risiken](#), [↗ TCFD-Index](#).

Die BMW Group befürwortet den von der EU-Kommission im Berichtsjahr veröffentlichten Vorschlag zur Umsetzung des EU-Klimaschutzziels 2030. Die dazugehörigen Ziele von Fit for 55 decken sich in großen Teilen mit denen der BMW Group.

Auch in den USA verfolgen wir die regulatorischen Entwicklungen aufmerksam. Im Jahr 2020 hat die BMW Group ein freiwilliges Abkommen mit dem Bundesstaat Kalifornien zur Reduktion der Flottenemissionen geschlossen. Diese bilaterale Vereinbarung gilt übergreifend für alle neuen Fahrzeugzulassungen der BMW Group in allen Bundesstaaten der USA. Die US-Regierung kündigte 2021 an, auf nationaler Ebene schärfere Flottenverbrauchsvorgaben einzuführen. Die BMW Group plant, auch diese künftigen Anforderungen zu erfüllen. Maßgeblich sind hier die föderalen Vorgaben in den USA zu Greenhouse Gas Emissions (GHG) der Fahrzeugflotten sowie das Regelwerk der Corporate Average Fuel Economy (CAFE).

Konventionelle Antriebe effizienter und emissionsärmer gestalten

Aus der Sicht der BMW Group werden moderne, effiziente Verbrennungsmotoren auch künftig eine wichtige Rolle spielen. Daher werden wir im Rahmen des Efficient Dynamics Ansatzes in den folgenden Jahren weiter daran arbeiten, den Verbrauch konventioneller Antriebe zu reduzieren und dadurch deren Effizienz zu erhöhen. [↗ SASB-Index](#)

Technologische Verbesserungen

Bereits seit 2007 setzt die BMW Group ihr technologisches Maßnahmenpaket Efficient Dynamics flottenweit ein. Es umfasst verschiedene, aufeinander abgestimmte Maßnahmen zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs. Diesen Weg werden wir mit innovativen Ansätzen beim Verbrennungsmotor, in der Aerodynamik und im Leichtbau fortsetzen. Der erweiterte Einsatz der 48-Volt-Technologie ist dabei ein wichtiger Baustein. 48-Volt-Rekuperationssysteme nutzen die aus dem Bremsvorgang zurückgewonnene Energie, um die Fahrzeugelektrik zu versorgen und zusätzliche Antriebsleistung zu erzeugen. Das verringert den Kraftstoffverbrauch und damit den CO₂-Ausstoß. In der EU bieten wir neben voll-elektrischen Modellen und Plug-in-Hybriden zahlreiche neu anlaufende Baureihen mit einem 48-Volt-Rekuperationssystem an. Ab 2022 erhalten unsere Baukastenmotoren die zweite, noch effizientere Generation der 48-Volt-Technologie. Die fortlaufende Weiterentwicklung des Energiemanagements in den Fahrzeugen, ergänzt um weitere Maßnahmen wie die Umstellung auf hocheffiziente Bereifung, sollen für eine weitere Effizienzsteigerung und Verbrauchsoptimierung sorgen. [1\]](#)

¹ durchschnittliche volumengewichtete Flottenemissionen inklusive regulatorisch zulässiger Anrechnungsfaktoren (EV multipliers, credits advanced technologies) in Höhe von 21,6 g CO₂/km gemäß USC (United States Combined)

² durchschnittliche volumengewichtete Flottenemissionen inklusive regulatorisch zulässiger Anrechnungsfaktoren in Höhe von 8,83 g CO₂/km (Off cycle technologies, NEV multiplier, Phase-in) gemäß WLTC (Worldwide Harmonized Test Cycle unter chinaspezifischen Testrandbedingungen)

³ Die Ermittlung der Kennzahl basiert auf einer neuen Berechnungsmethode, die rückwirkend bis 2019 angewendet wurde (2019 vor Anpassung: 140 g/km; 2020 vor Anpassung: 133 g/km). Zur Definition siehe Glossar [↗ CO₂-Emissionen Neuwagenflotte weltweit inkl. Vorkettenemissionen](#)

⁴ Die Betrachtungsmethode well-to-wheel („Vom Bohrloch 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 in der Vorkette ([↗ Bereitstellung der elektrischen Energie](#)) den Energiereport der IEA als Grundlage heran.

📌 Schadstoffemissionen

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 (NO_x), Kohlenmonoxid (CO) und Feinstaub (PM¹) 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. Schadstoffreduzierende Maßnahmen haben einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet. 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 NO_x-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 Produktportfolio ausgerollt. In den vergangenen Jahren zeichnete sich bereits eine spürbare Reduzierung der NO_x-Belastung in deutschen Städten ab. Grund dafür ist unter anderem die fortlaufende Erneuerung der Fahrzeugflotten aller Automobilhersteller. **1]**

➤ GRI-Index: 305-7

ELEKTROMOBILITÄT

📌 Elektromobilität ist für die BMW Group eines der wichtigsten Zukunftsthemen, um Mobilität nachhaltig zu gestalten. Durch die steigende Zahl elektrifizierter Modelle und kontinuierlich wachsende Absatzzahlen ist die BMW Group einer der führenden Anbieter für Premium-Elektromobilität. Wir sehen die Elektrifizierung dabei ganzheitlich: Für uns ist es ein zentraler Aspekt, die Elektromobilität mit der notwendigen Ladeinfrastruktur und kundenfreundlichen Ladelösungen zu unterstützen. Entsprechend bauen wir unser Produktportfolio fortlaufend aus und stellen ein umfangreiches Angebot an Ladeprodukten und -services bereit.

Elektromobilität vorantreiben

Unsere elektrifizierten Fahrzeuge tragen entscheidend dazu bei, die Flottenemissionen zu verringern und damit unsere ambitionierten strategischen **➤ Ziele zur CO₂-Reduzierung** zu erreichen. Daher setzen wir die Elektrifizierung der Modellpalette als zentralen Bestandteil unserer Produktstrategie konsequent fort.

Vielfalt bei Antriebsformen

Die BMW Group richtet ihr Geschäft seit jeher auf die Bedürfnisse ihrer Kundinnen und Kunden aus. Unser Produktportfolio ist Spiegelbild dieses Anspruchs. Dank eines skalierbaren, modularen Baukastensystems sowie **➤ flexibler Produktionssysteme** können Kundinnen und Kunden heute zwischen vollelektrisch angetriebenen Fahrzeugen, Plug-in-Hybriden und effizienten Verbrennern wählen. Ein Beispiel für die Wahlfreiheit unserer Kundinnen und Kunden ist der BMW X3, der als erste Modellreihe als Plug-in-Hybrid², als Verbrenner (Diesel und Benzin) sowie als BMW iX3² mit reinem Elektroantrieb verfügbar ist.

Im Jahr 2030 soll mindestens die Hälfte der weltweiten Fahrzeugauslieferungen der BMW Group auf vollelektrische Fahrzeuge entfallen.

Mithilfe parallel angebotener Antriebstechnologien gestalten wir einen fließenden Übergang in die Zukunft der Elektromobilität und nutzen zugleich unsere vorhandenen Ressourcen bestmöglich. Gleichzeitig setzen wir die Elektrifizierung unserer Produktpalette konsequent fort, angetrieben durch die wachsende Nachfrage der Kundinnen und Kunden sowie durch regulatorische Vorgaben. **1]** Bereits bis 2025 soll der Anteil elektrifizierter Automobile an den Gesamtauslieferungen auf mindestens 30 % ansteigen. Im Jahr 2030 soll mindestens die Hälfte der weltweiten Fahrzeugauslieferungen der BMW Group auf vollelektrische Fahrzeuge entfallen. In den nächsten zehn Jahren planen wir zudem etwa 10 Mio. vollelektrische Fahrzeuge auf die Straße zu bringen. **📌** Kundinnen und Kunden von MINI und Rolls-Royce planen wir schon ab Anfang der 2030er-Jahre ausschließlich vollelektrische Fahrzeuge anzubieten. Dass wir beide Marken konsequent elektrifizieren, leitet sich aus dem typischen Nutzerprofil ab: So werden Fahrzeuge von MINI zum überwiegenden Teil für den urbanen Raum, Automobile von Rolls-Royce vorwiegend für kürzere Distanzen eingesetzt. **1]**

¹ Particulate Matter

² **➤ Verbrauchs- und CO₂-Angaben**

[i] Erweitertes Angebot

Das elektrifizierte Produktportfolio der BMW Group besteht aus rein batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen (BEV¹) und Plug-in-Hybrid-Modellen (PHEV²).

Neben den bereits erhältlichen und etablierten rein elektrischen Modellen BMW i3, MINI Cooper SE⁶ und BMW iX3⁶ kamen im Berichtsjahr mit dem BMW iX und dem BMW i4 zwei zentrale Innovationsträger hinzu. In den nächsten zwei Jahren folgen die vollelektrischen Versionen des BMW 7er, des BMW X1, der volumenstarken 5er Reihe und des MINI Countryman sowie der vollelektrische Rolls-Royce Spectre. Ab 2025 führen wir die Kernmarke BMW mit der **↗ Neuen Klasse** konsequent in eine neue vollelektrische Dimension.

Im Berichtsjahr hat die BMW Group zudem ihr PHEV-Modellangebot mit dem BMW 320e⁶ und dem BMW 520e⁶ um weitere Motorisierungsvarianten erweitert. Damit bieten wir aktuell 17 Plug-in-Hybrid-Grundmodelle³ in insgesamt 83 Märkten weltweit an. Mit Angeboten wie der **↗ BMW eDrive Zone**, umfangreichen Ladeangeboten 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-Hybrid⁶ aus dem Kompaktsegment, der im Jahr 2022 auf den Markt kommt, wird bereits bis zu 80 Kilometer (WLTP⁴) ausschließlich batterieelektrisch zurücklegen können. **1]**

Im Jahr 2021 lieferte die BMW Group insgesamt 328.314 voll-elektrische und Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge aus (2020: 192.662⁵ Fahrzeuge), rund 104.000 davon mit rein elektrischem Antrieb. Damit übertrafen wir unser selbst gestecktes Ziel, den Absatz elektrifizierter Fahrzeuge gegenüber 2019 (146.158 Einheiten) mehr als zu verdoppeln. Ende 2021 waren somit weltweit über 1 Mio. Fahrzeuge der BMW Group mit vollelektrischem oder Plug-in-Hybrid-Antrieb auf der Straße (**↗ Segment Automobile**). Der Anteil elektrifizierter Fahr-

zeuge an den Auslieferungen lag bei der BMW Group im Berichtsjahr bei 13,0 %.

[i] 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 anzupassen. Gleichzeitig berücksichtigen wir damit auch die ökologischen Effekte: Mehr Reichweite bedeutet größere und damit schwerere Hochvoltspeicher. Dieser Zusammenhang hat unmittelbar Auswirkungen auf den Ressourcenverbrauch, den ökologischen Fußabdruck der Lieferkette und das Fahrzeuggewicht, das wiederum maßgeblichen Einfluss auf den Verbrauch hat.

Der für den urbanen Raum ausgelegte MINI Cooper SE⁶ verfügt vor diesem Hintergrund über die kundengerechte Reichweite von mehr als 200 Kilometern (WLTP⁴). Die neuen BMW iX und i4 sind dafür ausgelegt, mit einer Ladung weite Strecken von rund 600 Kilometern (WLTP⁴) zurückzulegen. Diese Reichweiten sehen wir mit Blick auf die Kunden- und Nutzungsprofile beider Fahrzeuge als jeweils optimal. Für vollelektrische Fahrzeuge wird es mit dem weiteren Hochlauf der Elektromobilität abhängig von Fahrzeuggröße und -art möglich sein, auch Reichweiten von mehr als 600 Kilometern (WLTP⁴) zu erzielen.

Wasserstoff

Zu unserem Ansatz der kundenorientierten Technologievielfalt gehört auch die Weiterentwicklung der Brennstoffzellen-Technologie, in der wir segmentabhängig substanzielles Potenzial erkennen. Wir sehen wasserstoffbetriebene Elektrofahrzeuge als komplementäre Ergänzung der Elektromobilität mit Batterien und damit als Chance zur noch schnelleren CO₂-Reduzierung. In diesem Zuge präsentierten wir auf der IAA Mobility 2021 den **↗ BMW iX5 Hydrogen**.

Auch auf übergeordneter Ebene treiben wir die Wasserstofftechnologie voran. So engagieren wir uns in weltweiten Organisationen und Verbänden, wie beispielsweise 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.

Ladeinfrastruktur ausbauen und schnelleres Laden ermöglichen

Eine ausgebaute, kundengerechte Ladeinfrastruktur ebnet den Weg für die schnelle und flächendeckende Verbreitung der Elektromobilität. Vor diesem Hintergrund setzt sich die BMW Group für einheitliche Rahmenbedingungen ein und schafft Angebote, die einfaches Laden ermöglichen. **1]**

¹ Battery Electric Vehicle

² Plug-in Hybrid Electric Vehicle

³ Unter Grundmodelle werden alle Leistungs- und Karosserievarianten gezählt. Konkret handelt es sich um die Fahrzeuge BMW 225xe*, BMW 320e*, BMW 320e Touring*, BMW 330e*, BMW 330e Touring*, BMW 520e*, BMW 530e*, BMW 530e Touring*, BMW 545e*, BMW 545e Touring*, BMW X1 xDrive25e*, BMW X1 xDrive25Le* (nur China), BMW X2 xDrive 25e*, BMW X3 xDrive30e*, BMW X5 xDrive45e*, BMW 745e/Le/Le xDrive* und MINI Cooper SE Countryman ALL4*.

⁴ Reichweite auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) ermittelt. Die Reichweite ist abhängig von unterschiedlichen Faktoren, insbesondere: persönlicher Fahrstil, Streckenbeschaffenheit, Außentemperatur, Heizung/Klimatisierung, Vortemperatur, Vorläufiger Wert.

⁵ Die für das Jahr 2020 präsentierten Auslieferungszahlen sind nicht direkt mit den für Vorjahre präsentierten Zahlen vergleichbar. Siehe Vertriebszahlen für Auslieferungen im Abschnitt Vergleich Prognose mit tatsächlicher Entwicklung für weitere Informationen.

⁶ ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben

📌 Angebote für zuverlässiges Laden

Mit BMW Charging und MINI Charging bietet die BMW Group umfassende Ladelösungen an, die eine komfortable Nutzung der elektrifizierten Fahrzeuge in unterschiedlichen Situationen ermöglichen. Das Portfolio beinhaltet Ladeprodukte und -services für unterwegs, für zu Hause sowie am Arbeitsplatz.

Mit ihrer BMW und MINI Charging Card können Kundinnen und Kunden das öffentliche Ladeangebot nutzen. Dadurch erhalten sie einfachen und transparenten Zugriff auf eines der größten Ladenetzwerke mit über 250.000 Ladepunkten in Europa, davon 48.000 allein in Deutschland. Darunter befinden sich auch Schnellladestationen mit einer Ladeleistung von über 150 Kilowatt (kW). Außerdem kann über BMW Charging und MINI Charging das europäische High-Power-Charging-Angebot von IONITY genutzt werden. Im Jahr 2021 hat die BMW Group in 22 europäischen Ländern eine einheitliche Tarifstruktur für öffentliches Laden eingeführt. Mit der Anwendung Connected Charging im Fahrzeug und in der App ermöglichen wir Fahrerinnen und Fahrern von MINI und BMW Fahrzeugen zudem ein vorausschauendes, komfortables und kosteneffizientes Laden. Über den Dienst erhalten sie jederzeit umfassende Informationen unter anderem über die verbleibende Reichweite oder die Verfügbarkeit von Ladepunkten.

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

Über das BMW Charging und MINI Charging-Angebot hinaus bieten wir in einzelnen Ländern Grünstromtarife und attraktive Solarlösungen für zu Hause an. Eine Ausweitung des Angebots auf weitere Märkte ist in Vorbereitung.

Rahmenbedingungen verbessern

Bei der politischen Förderung der Elektromobilität besteht aus Sicht der BMW Group in vielen Ländern und Städten noch Handlungsbedarf. In der EU zeigen Marktdaten den engen Zusammenhang zwischen der Dichte der Ladeinfrastruktur und dem Absatz elektrifizierter Fahrzeuge – sowohl auf Ebene der Mitgliedsstaaten als auch im Vergleich von Regionen.

Wir unterstützen politische Initiativen zur Sektorenkopplung, die zum Ziel hat, den Mobilitäts- und Energiesektor intelligent zu vernetzen. Diesbezüglich betreibt die BMW Group gezielt eigene Forschungs- und Entwicklungsarbeit. So können schon heute Kundinnen und Kunden im Rahmen eines Pilotprojekts in Kalifornien, USA, über die Dienstleistung [➔ BMW ChargeForward](#) ihr Ladeverhalten mit der Netzauslastung und der Nutzung erneuerbarer Energien synchronisieren ([➔ Zusammenarbeit mit Städten](#)). Ein weiterer Ausbau dieser Technologie ist in Planung.

Ein anderes Projekt zur Sektorenkopplung ist das sogenannte [➔ Bidirektionale Lademanagement \(BDL\)](#), das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie 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.

Elektromobilität über den gesamten Lebenszyklus erfassen

Elektrifizierte Fahrzeuge sollen nicht nur in der Nutzungsphase, sondern auch in ihrer Gesamtbilanz einschließlich der Lieferkette möglichst umweltschonend sein. [➔ Ganzheitliche Steuerung](#). Bei der BMW Group bestätigt dies beispielsweise der Umweltbericht zum BMW iX3³: Das vollelektrische Fahrzeug stößt über den Lebenszyklus rund 40 % weniger CO₂-Emissionen¹ aus als das Referenzfahrzeug BMW X3 30i (Modelljahr 2020). Wird ausschließlich regenerativ erzeugter

EUROPÄISCHES SCHNELLADENETZ IONITY

📌 Auf europäischer Ebene baut die BMW Group mit dem Joint Venture [➔ IONITY](#) ein flächendeckendes und leistungsstarkes Schnellladenetzenetzwerk entlang wichtiger Verkehrsachsen weiter aus. Dieses ermöglicht fahrzeugabhängig besonders schnelles Laden mit Ladeleistungen von bis zu 350 kW. Alle IONITY-Ladepunkte sind öffentlich zugänglich, markenunabhängig und nach dem europäischen Ladestandard Combined Charging System (CCS) ausgelegt. Ein flächendeckendes High-Power-Charging-Netzwerk ist für die Marktdurchdringung und letztlich den Erfolg der Elektromobilität eine wichtige Voraussetzung. Alle 6.600 Ladepunkte von IONITY werden mit 100 % Grünstrom betrieben. [➔ Kooperationen und Partnerschaften 1](#)

Ladestrom verwendet, sind es sogar circa 67 % weniger. Bei batteriebetriebenen Automobilen liegen die Umweltauswirkungen überwiegend in der vorgelagerten Wertschöpfungskette. Hier wirken sich maßgeblich der Bezug der Rohstoffe für Batteriezellen und die CO₂-intensive Produktion von Batterien aus.

Der BMW Group ist daher eine nachhaltigere Herstellung von Komponenten wie Elektromotor, Hochvoltpeicher und Batteriezellen besonders wichtig [➔ CO₂-Emissionen in der Lieferkette reduzieren](#). Weitere Ansätze, die Umweltauswirkungen zu reduzieren, 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 an, deren Hochvoltpeicher kostenfrei zurückzunehmen. **1**

¹ Angabe in CO₂-Äquivalenten

² Hierbei wurde die gesamte Wertschöpfungskette betrachtet und Normverbräuche sowie der europäische Strommix wurden zugrunde gelegt.

³ [➔ Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

MOBILITÄTSKONZEPTE UND -DIENSTLEISTUNGEN

Die BMW Group hat das Ziel, Mobilität nachhaltiger und Städte lebenswerter zu gestalten. Wir kooperieren dafür weltweit mit Städten, engagieren uns in übergreifenden Plattformen für Mobilität und leisten auf diese Weise unseren Beitrag, die Verkehrsdichte und damit einhergehende negative Effekte zu verringern. Über unsere Beteiligungen bieten wir zudem innovative Dienstleistungen rund um die urbane Mobilität an – vom Carsharing über Fahr- und Ladeservices bis hin zur digitalen, multimodalen Plattform, mit der sich verschiedene Verkehrsmittel komfortabel per Smartphone buchen, kombinieren und nutzen lassen. Um diese Serviceleistungen nachhaltiger zu gestalten, elektrifizieren die YOUR NOW-Gesellschaften FREE NOW und SHARE NOW schrittweise ihre Flotte. Darüber hinaus treibt die BMW Group die Vernetzung und Automatisierung ihrer Fahrzeuge als wichtige Bausteine für einen umweltschonenden, sicheren und fließenden Verkehr in der Stadt voran.

Zukunft der Mobilität gestalten

Die BMW Group arbeitet derzeit mit den drei deutschen Städten München, Berlin und Hamburg sowie auf internationaler Ebene mit Rotterdam, Los Angeles und Peking im Rahmen kooperativer Forschungs- und Umsetzungsprojekte zusammen.

In München entwickelt die BMW Group derzeit gemeinsam mit Partnern aus der lokalen Wirtschaft ein neues Modell der Zusammenarbeit zwischen Politik, Interessengruppen und Privatwirtschaft, das auf dem 25-jährigen Engagement im Rahmen der sogenannten Inzell-Initiative aufbaut. Im Mittelpunkt stehen strategische Maßnahmen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in der Region.

In der deutschen Hauptstadt engagiert sich die BMW Group im Projekt [Neue Mobilität Berlin](#), in dessen Rahmen sich ändernde Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und die Flächenknappheit in einer wachsenden Stadt adressiert werden. Vor diesem Hintergrund zielt das Projekt darauf ab, öffentlichen Straßenraum flexibler nutzbar zu machen. Im Rahmen des Projekts entstehen gemeinschaftlich genutzte Flächen, um beispielsweise Mobilitätsstationen für Carsharing oder Mietfahrräder zu schaffen.

In der von der vergangenen Bundesregierung eingesetzten [Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität](#) hatte die BMW Group den Vorsitz in der Arbeitsgruppe Digitalisierung für den Mobilitätssektor. Darin wurden Maßnahmen entwickelt, die die zukünftige Mobilität klimaneutraler, effizienter, bequemer und kostengünstiger machen sollen.

Im Oktober 2021 hat die BMW Group ihre seit 2018 laufende [Kooperation](#) mit der Stadt Rotterdam um weitere sechs Jahre verlängert. Ein erfolgreiches Beispiel aus der Zusammenarbeit ist die 2020 eingeführte [BMW eDrive Zone-Technologie](#).

Die Bedeutung der Zusammenarbeit zwischen Städten und Energieversorgern wurde am Projekt [BMW ChargeForward](#) in Kalifornien deutlich. Dort konnten wir zeigen, dass intelligent gesteuertes Laden, das auf die Verfügbarkeit erneuerbarer Energien abgestimmt ist, umweltschonender, energieeffizienter und für den Kunden kostengünstiger ist.

Angebot an innovativen Mobilitätsdienstleistungen

Die BMW Group bietet gemeinsam mit der Daimler Mobility AG über das im Jahr 2019 gegründete Joint-Venture YOUR NOW Mobilitätsdienstleistungen an. Das Angebot von YOUR NOW umfasst Carsharing, die Nutzung von E-Scootern, E-Bikes und E-Rollern (Multimodalität) sowie Fahr- und Ladeservices. Diese Angebote eröffnen Kundinnen und Kunden den Zugang zur Ladeinfrastruktur sowie zu alternativen Verkehrsmitteln jenseits des eigenen Pkws. Gleichzeitig treiben sie durch ihr zunehmend elektrifiziertes Fahrzeugangebot den Ausbau öffentlicher Ladepunkte voran. Alle Tochterunternehmen von YOUR NOW haben ihre Aktivitäten 2021 vor dem Hintergrund pandemiebedingter Restriktionen konsequent weiterentwickelt.

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 und lateinamerikanischen Städten bedarfsgerecht und schnell ans Ziel. Neben Taxis und privaten Fahrservices, E-Rollern und E-Scootern sind seit Mitte 2021 auch SHARE NOW-Fahrzeuge via FREE NOW-App buchbar. Gleichzeitig fördert FREE NOW konsequent die Elektrifizierung der genutzten Flotte. FREE NOW beabsichtigt, bis 2025 den Anteil an elektrischen Fahrten auf 50 % zu erhöhen und ab 2030 vollständig elektrisch unterwegs zu sein.

SHARE NOW ist einer der Pioniere im Bereich Carsharing und bietet Fahrzeuge zur On-Demand-Miete an. Im Jahr 2021 hat die Mobilitätsmarke mit der Strecke zwischen Rotterdam und Amsterdam erstmals die Verbindung zwischen zwei Ballungszentren aufgenommen. Zudem hat SHARE NOW die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte auch im Berichtsjahr konsequent fortgesetzt. Insgesamt wird bereits über ein Viertel der Flotte elektrisch betrieben. [1\]](#)

Teil des Joint Ventures ist auch die Digital Charging Solutions (DCS) GmbH, einer der führenden Entwickler digitaler Ladelösungen für Automobilhersteller und Fuhrparkbetreiber in Europa. Unter der Marke CHARGE NOW bietet die DCS einen umfangreichen Zugang zu öffentlichen Ladepunkten an. Als sogenannte White-Label-Lösung können Geschäftskunden ihren Endkunden einen maßgeschneiderten Netzzugang zu mehr als 360.000 öffentlichen Ladepunkten unterschiedlicher Betreiber in 30 Ländern anbieten. Die BMW Group nutzt das DCS-Angebot, um ihren Kundinnen und Kunden das öffentliche Ladeangebot von [BMW Charging und MINI Charging](#) zu wettbewerbsfähigen Tarifkonditionen in Europa und Japan anzubieten. Der Beitritt des Energieunternehmens bp als dritter Gesellschafter der DCS wird das verfügbare Ladenetz nochmals deutlich erweitern.

Die digitalen Parkdienstleistungen, die größtenteils unter der Marke PARK NOW angeboten wurden, hat die YOUR NOW Holding 2021 an das schwedische Unternehmen EasyPark veräußert. [1\]](#)

360.000

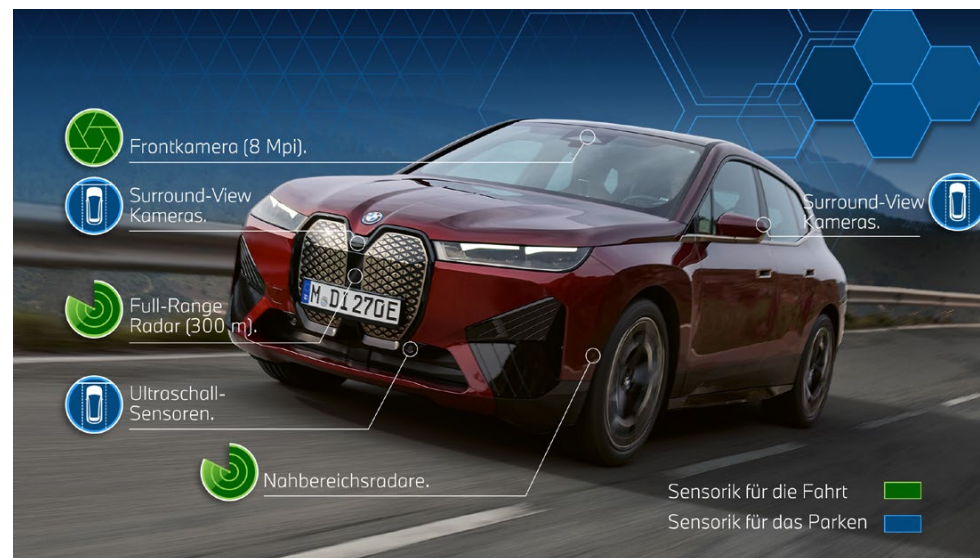
öffentliche Ladepunkte in 30 Ländern umfasst das DCS-Angebot. [1\]](#)

AUTOMATISIERTES UND AUTONOMES FAHREN

Als erstes Fahrzeug der BMW Group bietet der vollelektrische BMW iX seit Ende 2021 automatisierte Fahr- und Parkfunktionen aus einem neuen Technologiebaukasten, der auch im kommenden BMW 7er eingesetzt wird. Dank völlig neuer Software sowie einer State-of-the-Art-Sensorik – einschließlich des im Automobilbereich erstmaligen Einsatzes einer 8-Megapixel-Kamera – werden dem Kunden rund 40 Fahrerassistenzfunktionen angeboten, die das Fahrerlebnis komfortabler und vor allem sicherer machen.

Für diese Ziele arbeiten rund 1.200 Ingenieure an der Entwicklung und Erprobung neuer, automatisierter Fahrerassistenzfunktionen. Rund die Hälfte dieser Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind hoch qualifizierte Softwareentwickler. Eine Schlüsseltechnologie, um automatisiertes und autonomes Fahren zu ermöglichen, ist künstli-

che Intelligenz (KI). Schon heute ist eine Vielzahl an Anwendungen im Bereich KI im Einsatz, die unter Realbedingungen getestet werden. An über zwölf Standorten – inklusive Testgelände – wird die Entwicklung von automatisierten Fahrerassistenzfunktionen weltweit vorangetrieben, um lokale Bedingungen wie Regulatorik sowie Straßen- und Klimaverhältnisse zu berücksichtigen. Dabei spielen auch regional unterschiedliche Kundenanforderungen eine wichtige Rolle. Im neu eröffneten und weltweit einzigartigen [Fahrerassistenzsimulationszentrum](#) in München ist eine virtuelle Erprobung von Fahrerassistenzsystemen und automatisierten Fahrfunktionen möglich, um die Produktanforderungen der Zukunft realitätsgetreu zu testen und zu simulieren.



[i] Digitale Vernetzung und Automatisierung

Automatisierte Funktionen und digital vernetzte Fahrzeuge können Emissionen reduzieren, Unfallrisiken senken und Staus verringern.

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 neue Technologien ausgereift in Serie bringen zu können und Testkapazitäten zu erweitern, errichten wir derzeit ein neues Erprobungsgelände in der Tschechischen Republik.

Seit 2021 erprobt das Münchner Forschungsprojekt TEM-PUS*, an dem sich die BMW Group beteiligt, Fragen zur technischen Machbarkeit. Daneben geht es in dem Projekt auch darum, die Akzeptanz für automatisierte Verkehrssysteme in der Bevölkerung zu evaluieren.

Mit dem im Jahr 2021 im Markt eingeführten vollelektrischen BMW iX bieten wir auch im Bereich Fahrerassistenzsysteme den neusten Stand der Technik an. Als erstes Fahrzeug der BMW Group verfügt es über automatisierte Fahr- und Parkfunktionen aus einem neuen Technologiebaukasten, der ab dem kommenden Jahr im gesamten Produktportfolio eingesetzt wird.

Wie die Vernetzung der Fahrzeuge zu einer nachhaltigeren Mobilität in Städten beiträgt, zeigt die BMW Group mit der BMW eDrive Zone-Technologie. Dabei schalten Plug-in-Hybride mit entsprechendem Modul bei der Einfahrt in eine definierte Zone automatisch auf den rein elektrischen Antrieb um. Das erleichtert es Kundinnen und Kunden, so oft wie möglich emissionsfrei zu fahren, sofern mit Grünstrom geladen. Die BMW eDrive Zone-Technologie ist bereits in über 138 europäischen Städten verfügbar.

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. Bereits 2019 hat die BMW Group gemeinsam mit elf führenden Unternehmen im Bereich automatisiertes Fahren das White Paper Safety First for Automated Driving veröffentlicht, das im Jahr 2020 in einen [ISO Technical Report](#) überführt wurde. Diese Arbeiten werden in einer weltweiten ISO-Arbeitsgruppe kontinuierlich fortgeführt und sollen im Jahr 2023 als ISO Technical Specification veröffentlicht werden, um einheitliche technische Standards für das sichere automatisierte Fahren festzulegen.

Künstliche Intelligenz (KI) kommt bei BMW Fahrerassistenzsystemen bereits seit 2018 zum Einsatz. Mit ihrer Hilfe lassen sich Gefahrensituationen wie das Einscheren anderer Fahrzeuge frühzeitig erkennen, um entsprechend reagieren zu können. Das Lernen der KI wird dabei durchweg kontrolliert und abgesichert. Auch in diesem Kontext strebt die BMW Group eine internationale Harmonisierung von KI-Standards an und hat im Jahr 2021 die Entwicklung des neuen ISO-Standards Safety and Artificial Intelligence mit initiiert. In diesem Zusammenhang setzen wir uns als Gründungsmitglied des europäischen Projekts GAIA-X für den Aufbau einer geschützten und leistungsfähigen Dateninfrastruktur als Basis für ein sicheres und effizientes Verkehrsmanagement ein. [1\]](#)

[i] 138

europäische Städte sind mit der BMW eDrive Zone-Technologie kompatibel. [1\]](#)

* Testfeld München – Pilotversuch Urbaner automatisierter Straßenverkehr

PRODUKTSICHERHEIT UND DATENSCHUTZ

☒ Für alle Fahrzeuge der BMW Group gilt unser Anspruch, höchste Qualitäts- und Sicherheitsstandards zu erfüllen. Bei allen Maßnahmen steht die Sicherheit der Menschen im Mittelpunkt. Im Herstellungsprozess vermeidet die BMW Group die Verwendung gesundheitlich bedenklicher Stoffe. Im Straßenverkehr sorgen aktive und passive Sicherheitssysteme in unseren Fahrzeugen für mehr Sicherheit. Kundinnen und Kunden informieren wir über alle Sicherheitsaspekte und zeigen in Fahrsicherheitstrainings, wie sie Gefahrensituationen erkennen und meistern können. Zur Verantwortung gegenüber unseren Kundinnen und Kunden gehört auch der verantwortungsvolle Umgang mit Daten. Hier setzen wir auf Transparenz, informationelle Selbstbestimmung, Datensouveränität und Datensicherheit.

Produktsicherheit als Teil des Qualitätsmanagements

Die BMW Group setzt auf ein umfangreiches Qualitätsmanagement. Damit möchten wir gewährleisten, dass unsere Produkte hochwertig, sicher und gesetzeskonform sind. Sämtliche Fahrzeuge der BMW Group unterliegen daher von der Entwicklung bis hin zur Herstellung strengen Prüfungen. Unser Qualitätsmanagement reicht aber weiter und erstreckt sich auch auf die Nutzung der Fahrzeuge in Kundenhand: Sollten Abweichungen vom Qualitätsstandard beobachtet werden, wird Hinweisen darauf konsequent nachgegangen. Falls aufgrund marktspezifischer Regularien erforderlich, informiert die BMW Group zusätzlich umgehend die zuständigen Behörden. Dies gilt vor allem bei sicherheitsrelevanten Aspekten. Liegt ein Sicherheitsrisiko vor, setzt die BMW Group in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden alle technischen Maßnahmen um. Hierfür existieren entsprechende Gremien, Prozesse und Organisationen, die von der Hauptabteilung Produktbetreuung, Technische Akti-

onen und Gewährleistungskosten gesteuert werden. Im Berichtsjahr 2021 gab es sicherheitsrelevante und konformitätsrelevante technische Aktionen, die 1.920.977 Fahrzeuge betrafen. Sie waren allesamt freiwillig und wurden in Abstimmung mit den Behörden durchgeführt. Die wesentlichen technischen Aktionen betrafen die Abgasrückführung und Takata-Airbags. [↗ GRI-Index: 416-1](#) [↗ SASB-Index](#)

Wirksame Sicherheitssysteme

Hochmoderne Sicherheitssysteme tragen maßgeblich dazu bei, das Unfall- und Verletzungsrisiko zu reduzieren (aktive Sicherheit) sowie die Folgen eines möglichen Unfalls weitgehend abzumildern (passive Sicherheit). Das beginnt bei zentralen Faktoren wie einer optimalen Fahrwerksabstimmung, hochwirksamen Bremssystemen und stabilen Fahrgastzellen, reicht über die Ausrüstung mit Airbags bis zu digitalen Fahrerassistenzsystemen wie beispielsweise der aktiven Geschwindigkeitsregelung, dem Kollisionswarner oder einem Spurführungs- und Notbremsassistenten. Sie erhöhen die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zusätzlich. Zunehmende Möglichkeiten zur Verbesserung der Sicherheit bietet zudem die Vernetzung und Automatisierung von Fahrzeugen. Hier setzt der BMW iX neue Standards unter anderem dank seiner serienmäßigen erweiterten Frontkollisionswarnung mit Bremsengriff.

Wir arbeiten kontinuierlich daran, die Sicherheit der Fahrzeuge weiter zu verbessern. Das [↗ European New Car Assessment Programme](#) (Euro NCAP), ein Bewertungsschema für die Crash-Sicherheit von Fahrzeugen, bestätigt die Wirksamkeit der Sicherheitsmaßnahmen in unseren Fahrzeugen. Der 2021 bewertete BMW iX erhielt im Euro-NCAP-Rating die Höchstbewertung, genauso wie in den Jahren zuvor zahlreiche andere Modelle wie beispielsweise das BMW 4er Coupé oder das BMW 4er Cabrio. Diese externen Ergebnisse zur Fahrzeugsicherheit stellen den Premiumanspruch der BMW Group unter Beweis.

[↗ SASB-Index](#)

☒ **Alle Fahrzeuge der BMW Group unterliegen von der Entwicklung bis hin zur Herstellung strengen Prüfungen in Bezug auf Qualität, Sicherheit und Gesetzeskonformität.]**

Schadstoffmanagement

Die BMW Group hat den Anspruch, die gesetzlichen Vorgaben in Bezug auf den Einsatz von und den Umgang mit Schadstoffen über alle Wertschöpfungsstufen zu erfüllen. Bereits bei der Konzeption ihrer Fahrzeuge achtet die BMW Group darauf, problematische Stoffe möglichst auszuschließen. Dabei orientieren wir uns an der [↗ Global Automotive Declarable Substance List](#) (GADSL). Gleichzeitig arbeiten wir daran, Emissionen im Fahrzeuginnenraum auf ein Minimum zu reduzieren. Alle Fahrzeuge der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce sind serienmäßig mit Innenraumluftfiltern ausgestattet, die Schadstoffe und Partikel wie Staub oder Pollen aus der Außenluft zurückhalten. Im Jahr 2020 setzte die BMW Group erstmals Innenraumfilter mit [↗ Nanofaser-Filtertechnologie](#) ein, die neben Ultrafeinstaub auch bestimmte mikrobielle Partikel und Allergene vom Fahrzeuginnenraum fernhalten. Seit 2021 führen wir diese Technologie schrittweise in zahlreichen weiteren Fahrzeugmodellen der BMW Group ein.

Kundensensibilisierung und -befähigung

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 der integrierten Betriebsanleitung in Papierform, online oder per App zur Verfügung.]

☒ Ergänzt werden diese Angaben durch Hinweise und Hintergrundinformationen zu Services, Zubehör und Bauteilen am Fahrzeug.

Mit der [BMW und MINI Driving Experience](#) bietet die BMW Group in 25 Ländern Produkterlebnisse und Sicherheitstrainings mit Fahrzeugen der Marken BMW, MINI und BMW Motorrad an. Auf diese Weise wird der sichere Umgang mit den Fahrzeugen erlernt und auf Gefahrensituationen im Straßenverkehr vorbereitet. Im Jahr 2021 haben weltweit mehr als 100.000 Kundinnen und Kunden an den Trainings teilgenommen.

Datenschutz als zentrale Aufgabe

Die BMW Group sieht den Schutz von Daten als eine der zentralen Aufgaben der zunehmenden Digitalisierung. Bereits im frühen Stadium der Entwicklung von Funktionen und Services werden deshalb höchste Anforderungen an den Datenschutz berücksichtigt. Durch ein individuell konfigurierbares Datenschutzménü schaffen wir für unsere Kundinnen und Kunden Transparenz, informationelle Selbstbestimmung und letztlich damit Datensouveränität.

Schutz von Kundendaten

Der Daten- und Informationsschutz in der BMW Group richtet sich nach den entsprechenden Gesetzen und Normen, insbesondere nach der EU-Datenschutz-Grundverordnung und dem internationalen Sicherheitsstandard ISO/IEC 27001. Personenbezogene Angaben der Kundinnen und Kunden werden nur erhoben, verarbeitet oder genutzt, wenn

☒ **> 100.000 Kundinnen und Kunden haben 2021 an den Trainings der BMW und MINI Driving Experience teilgenommen.]**

dies rechtlich gestattet ist und die betroffene Person zugestimmt hat. Sollten Kundinnen und Kunden dennoch Fragen oder Beschwerden zum Schutz ihrer personenbezogenen Daten haben, können sie sich an das Customer Interaction Center oder den Datenschutzbeauftragten in den jeweiligen Märkten wenden.

Gleichzeitig arbeiten wir kontinuierlich daran, unser hohes Schutzniveau aufrechtzuerhalten. In diesem Zuge prüfen wir alle Anwendungen, die Kundendaten verarbeiten, regelmäßig auf die Umsetzung von aktuellen und angemessenen IT-Sicherheitsmaßnahmen. Dabei suchen wir gezielt nach möglichen Schwachstellen und beheben sie mit spezialisierten Teams. 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, beispielsweise im Zusammenhang mit der zunehmenden Vernetzung des Fahrzeugs.

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 hochsichere Verbindung in einem virtuellen privaten Netzwerk direkt und ausschließlich mit dem BMW ConnectedDrive Backend. Auf diese Weise minimieren wir das Risiko, dass sich unbefugte Dritte Zugriff auf das Fahrzeug oder auf personalisierte Daten der Fahrerin oder des Fahrers verschaffen. Der Zugangspunkt zum Internet wird über ein Gateway geregelt. Diesen Extended-Vehicle-Ansatz nach ISO 20078 sehen wir als beste Lösung an, um Datensicherheit und -schutz auf höchstem Niveau zu gewährleisten und die gesetzlichen Cybersecurity-Anforderungen (z.B. UN R155) zu erfüllen.



☒ **BMW CarData gibt BMW und MINI Kundinnen und Kunden die Transparenz und Souveränität über eine Datenweitergabe an berechnigte Dritte.]**

Die praktische Umsetzung der sicheren Datenübermittlung an Dritte erfolgte mit der Einführung von BMW CarData in Deutschland und Europa (2017) sowie in den USA (2020). CarData gibt BMW und MINI Kundinnen und Kunden die volle Transparenz und Souveränität über eine Datenweitergabe an berechnigte Dritte. Auf diese Weise entscheiden sie jederzeit eigenständig, welche Daten sie für Serviceanbieter wie Werkstätten, Versicherungen oder Flottenmanager freigeben, um individuelle Dienstleistungsangebote zu erhalten.]

PRODUKTION, EINKAUF UND LIEFERANTENNETZWERK

67 Produktionsnetzwerk

70 Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien

74 Einkauf und Lieferantennetzwerk

AUF EINEN BLICK**80 %**

weniger CO₂-Emissionen im Durchschnitt pro Fahrzeug in der Produktion gegenüber 2019 – das ist unser Ziel bis 2030.

↗ **CO₂-Emissionen der BMW Group Standorte**

[Bis zu 30 %

Anteil Sekundärmaterial weisen unsere Fahrzeuge bereits auf – und er soll weiter steigen.

↗ **Sekundärmaterialien bevorzugen]**

[Catena-X

schaft als Netzwerk die Grundlage für Informations- und Datenaustausch und damit mehr Transparenz in der Lieferkette.

↗ **Highlightbox]**

PRODUKTION, EINKAUF UND LIEFERANTENNETZWERK

PRODUKTIONSNETZWERK

Elektrifizierung, Digitalisierung, Effizienz und Nachhaltigkeit prägen das Produktionssystem der BMW Group. Sie bilden die Schwerpunkte, nach denen wir unser weltweites Produktionsnetzwerk ausrichten. Mit dem Produktionsstart der vollelektrischen Modelle BMW iX und BMW i4 im Jahr 2021 haben wir unsere Fahrzeugfertigung konsequent Richtung Elektromobilität weiterentwickelt. Gleichzeitig profitieren wir von der hohen Flexibilität unseres Produktionssystems. So konnten wir im Berichtsjahr schnell und gezielt auf große Herausforderungen wie die angespannte Halbleiter-Versorgung und die andauernde Corona-Pandemie reagieren und gleichzeitig das Produktionsvolumen im Vergleich zum Vorjahr deutlich steigern.

Das Produktionsnetzwerk der BMW Group

Das Produktionsnetzwerk der BMW Group umfasst insgesamt 31 Standorte in 15 Ländern. Weltweit gelten für alle Standorte* die gleichen hohen Standards hinsichtlich Qualität, Sicherheit und Nachhaltigkeit. Mit unseren Produktionslinien sind wir in der Lage, Fahrzeuge sowohl mit vollelektrischen als auch mit Plug-in-Hybrid-Antrieben oder mit Verbrennungsantrieben auf einer Linie zu fertigen. Dabei spielt Elektromobilität eine immer größere Rolle: So lag Ende 2021 der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an der Gesamtproduktion im **BMW Group Werk München** bereits bei etwa 26 %.

TRANSFORMATION DES STAMMWERKS IN MÜNCHEN

Die Neuausrichtung des BMW Group Werks in München demonstriert, wie die BMW Group die Transformation im Unternehmen gestaltet. Seit dem Start des vollelektrischen BMW i4 im November 2021 produziert das Stammwerk der BMW Group Fahrzeuge mit allen Antriebsarten auf derselben Produktionslinie. Ab 2023 soll mindestens die Hälfte aller im Werk München produzierten Fahrzeuge über einen elektrifizierten Antrieb verfügen. Der überwiegende Teil davon wird vollelektrisch sein.



* BMW Group Produktionsstandorte inklusive Auftragsfertigung an den Standorten Magna Steyr Fahrzeugteile (Österreich), VDL Nedcar (Niederlande) sowie Inokom Kulim (Malaysia)

Produktionsstandorte in den wichtigsten Märkten

Die BMW Group strebt ein ausgewogenes Verhältnis von Produktion und Auslieferungen in den verschiedenen Weltregionen an. 20 der 31 Standorte sind Werke der BMW Group. Drei gehören zum Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. in Shenyang (China), das derzeit ausgebaut wird, um größere Fertigungskapazitäten zu schaffen. Weitere Informationen zur Konsolidierung von BMW Brilliance Automotive Ltd. finden sich im [Konzernanhang](#). Acht Produktionsstandorte werden von Partnern oder Auftragsfertigern betrieben.

Die Automobil-Partnerwerke der BMW Group in Jakarta (Indonesien), Kairo (Ägypten), Kaliningrad (Russland) sowie Kulim (Malaysia) bedienen vor allem die jeweiligen Regionalmärkte und fertigen Modelle der Marken BMW und MINI.

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 den BMW X1. Hinzu kommt die Produktion von BMW Motorrädern bei der TVS Motor Company in Hosur (Indien) und bei der Loncin Motor Company in Chongqing (China).

BMW GROUP FAHRZEUGWERKE

Standort	Land	Produktionsprogramm 2021	Elektrifizierungsportfolio
Araquari	Brasilien	BMW 3er, BMW X1, BMW X3, BMW X4, BMW X5	
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 3er, BMW 4er, BMW 5er, BMW 6er, BMW 7er, BMW 8er, BMW M, BMW iX	BEV, PHEV
Leipzig	Deutschland	BMW 1er, BMW 2er, BMW i3, BMW M	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 X7 BMW Motorräder	PHEV
Regensburg	Deutschland	BMW 1er, BMW 2er, BMW X1, BMW X2	PHEV
Rossllyn	Südafrika	BMW X3	
San Luis Potosí	Mexiko	BMW 2er, BMW 3er	PHEV
Spartanburg	USA	BMW X3, BMW X4, BMW X5, BMW X6, BMW X7, BMW M	PHEV
Rolls-Royce Manufacturing Plant Goodwood	UK	Rolls-Royce Cullinan, Dawn, Ghost, Phantom, Wraith	BEV ab 2023

JOINT VENTURE BMW BRILLIANCE AUTOMOTIVE (FAHRZEUGWERKE)

Standort	Land	Produktionsprogramm 2021	Elektrifizierungsportfolio
Dadong (Shenyang)	China	BMW 5er, BMW X3, BMW iX3*	BEV, PHEV
Tiexi (Shenyang)	China	BMW 1er, BMW 3er, BMW X1, BMW X2	PHEV

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). Bis zum Jahr 2024 bündelt die BMW Group die europäische Fertigung von Verbrennungsmotoren an den Standorten Steyr und Hams Hall.

Deutlicher Zuwachs im Produktionsvolumen

Die Corona-Pandemie hatte im Vergleich zum Vorjahr einen geringeren Einfluss auf das Produktionsvolumen der BMW Group. Die eingeschränkte Verfügbarkeit von Halbleiter-Komponenten führte zu Anpassungen im Produktionsprogramm. Trotz dieser Herausforderungen konnte die BMW Group im Berichtszeitraum mit einem Produktionsvolumen von 2.461.269¹ Automobilen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce einen deutlichen Zuwachs zum Vorjahr erreichen (2020: 2.255.637¹ Automobile / +9,1%). Dabei entfielen auf BMW 2.166.644¹ Fahrzeuge (2020: 1.980.740¹ Automobile / +9,4%), auf MINI 288.713 Einheiten (2020: 271.121 Automobile / +6,5%) und auf Rolls-Royce Motor Cars ein Höchstwert von 5.912 Automobilen (2020: 3.776 / +56,6%). Bei der Produktion von elektrifizierten Fahrzeugen haben wir im Berichtsjahr 2021 mit insgesamt 341.097 Einheiten einen Zuwachs von 51% (2020: 225.604 Fahrzeuge). Mit 187.500 Einheiten verzeichnet BMW Motorrad einen Zuwachs von 11,5% im Vergleich zum Vorjahr (2020: 168.104 Einheiten).

AUTOMOBILPRODUKTION DER BMW GROUP NACH WERKEN

in Einheiten	2021	2020	Veränderung in %
Spartanburg	433.810	361.365	20,0
Dingolfing	244.734	231.970	5,5
Regensburg	183.485	199.991	- 8,3
Leipzig	191.604	200.968	- 4,7
Oxford	186.883	175.984	6,2
München	151.154	143.758	5,1
Rossllyn	61.580	50.760	21,3
Rayong	24.624	25.752	- 4,4
Chennai	8.472	6.228	36,0
Araquari	10.104	8.400	20,3
Goodwood	5.912	3.776	56,6
San Luis Potosí	69.149	56.081	23,3
Tiexi (BBA) ²	335.311	311.137	7,8
Dadong (BBA) ²	365.466	291.798	25,2
Born (VDL Nedcar) ³	105.214	125.666	- 16,3
Graz (Magna Steyr) ³	54.547	35.747	52,6
Partnerwerke	29.220	26.256	11,3
Gesamt	2.461.269	2.255.637	9,1

¹ enthält Fahrzeuge aus dem Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (2021: 700.777; 2020: 602.935)

² Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang

³ Auftragsfertigung

Produktion auf Elektromobilität ausrichten

Weltweit produzieren wir in unserem Fertigungsverbund bereits an [13 Standorten*](#) Automobile mit vollelektrischen oder Plug-in-Hybrid-Antrieben. In Dingolfing, Leipzig, München, Oxford und Shenyang gehören vollelektrische Modelle schon zum Produktionsprogramm. Dazu zählen seit dem Berichtsjahr auch der in Dingolfing produzierte BMW iX sowie der im Werk München gefertigte BMW i4.

Bis zum Ende des Jahres 2022 sollen alle deutschen Fahrzeugwerke mindestens ein vollelektrisches Modell produzieren. Ab Mitte des Jahrzehnts kommt mit der [Neuen Klasse](#) zudem eine konsequent auf elektrische Antriebe ausgerichtete Cluster-Architektur zum Einsatz. Diese neue Architektur wird erstmals im neuen Werk Debrecen in Ungarn sowie im Werk München eingesetzt und in den kommenden Jahren schrittweise auf das weltweite Produktionsnetzwerk übertragen.

Komponentenfertigung für elektrifizierte Fahrzeuge

Als Kompetenzzentrum für elektrische Antriebssysteme übernimmt das Werk Dingolfing eine führende Rolle. Dort entstehen Batteriemodule, Hochvoltbatterien und Elektromotoren der fünften Generation. Auch am Standort Landshut werden Elektromotoren produziert. Zudem fertigen die BMW Group Werke in Spartanburg (USA) und Shenyang (China) Hochvoltbatterien. Das Werk in Leipzig hat im Berichtsjahr die Herstellung von Batteriemodulen und Batteriekomponenten aufgenommen. In Regensburg begann im Berichtsjahr ebenfalls die Produktion von Batteriekomponenten. In Thailand arbeitet die BMW Group eng mit einem Partner zusammen, der Hochvoltbatterien für die lokale Produktion elektrifizierter Fahrzeuge herstellt.

Kompetenzaufbau für Batteriezellproduktion

Das Genehmigungsverfahren für das geplante Pilotwerk in Parsdorf bei München zur seriennahen Batteriezellproduktion wurde im Berichtsjahr vorangetrieben. Die BMW Group beabsichtigt, dort die Produktion von Batteriezellen hinsichtlich Qualität, Leistung und Kosten weiter zu optimieren. Seit 2019 bündeln wir unser Wissen zur Batterie zelle im Kompetenzzentrum in München. Dort wird die gesamte Wertschöpfungskette der Batterie zelltechnologie abgebildet – von der Forschung und Entwicklung über die Zusammensetzung und das Design der Batterie zelle bis hin zur industriellen Produzierbarkeit.

KREISLAUFWIRTSCHAFT, RESSOURCENEFFIZIENZ UND ERNEUERBARE ENERGIEN

[\[i\]](#) Zirkularität ist eines unserer strategischen Schwerpunktthemen. Mehr Sekundärmaterial einzusetzen ist ein Pfeiler der BMW Group Strategie zur Reduzierung von CO₂-Emissionen. Wir sehen in der Kreislaufwirtschaft darüber hinaus ein wichtiges Instrument, um die sozialen und ökologischen Auswirkungen des Abbaus und der Verarbeitung von Primärmaterial deutlich zu vermindern. Daneben bietet die Verwendung von Sekundärmaterial durch das Einsparen von Primärmaterial auch wirtschaftliche Vorteile. Zirkularität erfordert ein ganzheitliches strategisches Vorgehen – ausgehend vom Design unserer Produkte über den steigenden Einsatz von Sekundärmaterial in unserer Lieferkette bis hin zum Recycling von Fahrzeugen. Gleichzeitig setzen wir in der eigenen Produktion unseren Weg konsequent fort, Ressourcen zu schonen, die Energieeffizienz zu verbessern und Emissionen kontinuierlich zu senken.

Seit dem Jahr 2019 bauen wir im Kompetenzzentrum Batterie zelle in München relevantes Wissen auf.

Zirkularität als strategischer Schwerpunkt

Ein verantwortungsvoller und effizienter Umgang mit Ressourcen ist für die BMW Group von hoher Bedeutung. Nach den vier Prinzipien Re:think, Re:duce, Re:use, Re:cycle geht die BMW Group in der Kreislaufwirtschaft gezielt vor.

Wir arbeiten intensiv daran, das Prinzip der Zirkularität weiter in unsere Prozesse zu integrieren. Die Verfügbarkeit von qualitativ hochwertigen Sekundärmaterialien ist aktuell begrenzt und reicht zum Teil nicht aus, um die Nachfrage zu decken. Je nach Materialanforderung existiert noch nicht für alle Anwendungsfälle adäquates Sekundärmaterial. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, arbeitet die BMW Group gemeinsam mit ihren Partnern daran, Materialkreisläufe in der Automobilindustrie zu schließen. Mit BASF und der ALBA Group erproben wir in einem Pilotprojekt verbesserte Methoden zum Recycling von automobilen Kunststoffen. [➔ Online-Bericht](#)

Von der Produktentwicklung bis zum Recycling

Bereits im Designprozess wie auch später in der Produktentwicklung ist der effiziente Einsatz von Ressourcen von Anfang an mit zu berücksichtigen und daher eine zentrale Anforderung. Die BMW Group hat den Anspruch, ihre Fahrzeuge so zu konzipieren, dass möglichst viele Materialkreisläufe geschlossen werden. Dies fassen wir unter dem Konzept des Zirkulären Designs zusammen. Mit dem BMW i Vision Circular haben wir aufgezeigt, dass wir den Trend zu immer komplexeren Materialverbänden kritisch überprüfen und neue Ansätze für besser trennbare Verbindungen von (Mono-)Materialien analysieren ([➔ Innovationen](#)). [\[i\]](#)

* BMW Group Produktionsstandorte inklusive Auftragsfertigung an den Standorten Magna Steyr Fahrzeugteile (Österreich), VDL Nedcar (Niederlande) sowie Inokom Kulim (Malaysia)

Re:think, Re:duce, Re:use, Re:cycle – unsere Prinzipien im Bereich Kreislaufwirtschaft

Wesentliche Materialgruppen sollen am Ende des Lebenszyklus zunehmend sortenrein getrennt und recycelt werden können, um sie im Rahmen sogenannter Closed Loops für die Automobilindustrie wiederverwendbar zu machen. Dies verringert den Bedarf an Primärmaterialien und damit den Bezug potenziell kritischer Rohstoffe. [↗ Durchschnittliche Verteilung der Materialien in Fahrzeugen der BMW Group](#)

Altfahrzeuge betrachtet die BMW Group in diesem Zusammenhang als Rohstoffquelle für Sekundärmaterial. Deshalb fördern wir die Rückführung von Altfahrzeugen, Komponenten und Materialien in den Rohstoffkreislauf. 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. Alle seit 2008 auf den Markt gebrachten Fahrzeuge erfüllen die derzeit weltweit gültigen gesetzlichen Anforderungen zur Verwertung von Altfahrzeugen, Komponenten und Materialien. Bereits heute müssen Fahrzeuge zu 95 % recyclingfähig (auf Basis des Fahrzeuggewichts) sein. [↗ GRI-Index: 301-3](#) [↗ SASB-Index](#)

Sekundärmaterialien bevorzugen

Die BMW Group will nicht nur die Voraussetzungen für ein Recycling von Fahrzeugen schaffen, sondern auch den Einsatz von Primärmaterialien in der automobilen Wertschöpfungskette reduzieren. Hierfür gilt es, Kreisläufe innerhalb der Produktionskette zu schließen, also Produktionsrückstände zum Materiallieferanten zurückzuführen oder Materialien am Ende des Produktlebens wiederzugewinnen. Dabei achten wir besonders darauf, sogenanntes Downcycling zu minderwertigen Sekundärstoffen zu vermeiden. Bis zum Jahr 2030 will die BMW Group das Recyclingverfahren auf

ein neues Niveau heben und gleichzeitig den Anteil von Sekundärmaterial in ihren Automobilen weiter erhöhen. Dazu hat die BMW Group im Berichtsjahr den Ansatz „Secondary First“ etabliert. Dieser Ansatz legt im Rahmen von Produkt-, Material- und Lieferantenanforderungen fest, Sekundärmaterial grundsätzlich den Vorzug zu geben. Davon kann nur in begründeten Ausnahmefällen abgewichen werden.

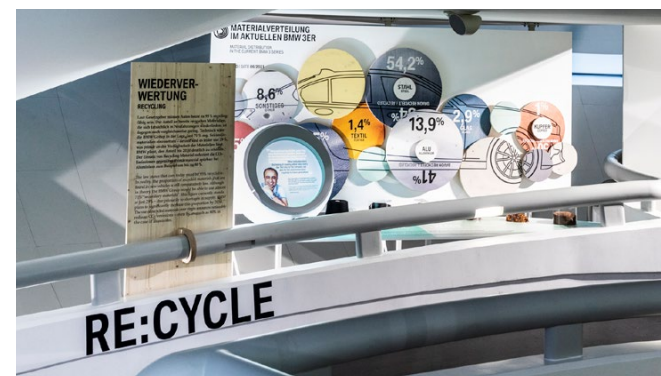
Derzeit werden Fahrzeuge europaweit im Durchschnitt bis zu 30 %¹ aus recycelten und wiederverwendeten Materialien gefertigt. Dabei unterscheiden sich die Recyclinganteile je nach Materialgruppe erheblich. Während beispielsweise der Anteil bei vielen Kunststoffen im einstelligen Prozentbereich liegt, kommt bei Gussaluminium Sekundärmaterial in einzelnen Komponenten heute bereits zu über 50 % zum Einsatz.

Sekundärmaterial reduziert auch die CO₂-Emissionen gegenüber Primärmaterial deutlich – beispielsweise in einer Größenordnung von rund 80 % bei Aluminium und bis zu 70 % bei Stahl.² Gleichzeitig wird dabei der Abbau von natürlichen Ressourcen und kritischen Rohstoffen reduziert. Damit hilft das Kreislaufprinzip auch, Risiken, die mit der Gewinnung von Primärmaterialien verbunden sein können – von marktbedingten oder auch politischen Verfügbarkeitsrisiken bis hin zu Risiken im Bereich von Umwelt- und Sozialstandards –, wirksamer zu reduzieren.

Grundsätzlich hat Sekundärmaterial bei Qualität, Sicherheit und Zuverlässigkeit die gleichen hohen Anforderungen zu erfüllen wie Primärmaterial. Dafür ist es notwendig, dass sich die Marktverfügbarkeit solcher qualitativ hochwertiger Materialien signifikant weiterentwickelt. Um die strukturellen Rahmenbedingungen dafür zu verbessern, sind industrieübergreifende Ansätze ebenso erforderlich wie die Initiative der Politik. [↗ SASB-Index](#)

Investitionen in ressourcenschonende Technologien

Die BMW Group investiert durch einen [↗ eigenen Venture-Capital-Fonds](#) unter anderem in Schlüsseltechnologien, die einen ent-



scheidenden Beitrag zu CO₂-Neutralität und Ressourcenschutz leisten können. In diesem Zusammenhang beteiligen wir uns durch BMW i Ventures seit 2021 am US-Start-up Lilac Solutions. Das Unternehmen verfolgt das Ziel, Lithium aus der Sole von Salzwasserablagerungen mit Ionenaustauschern deutlich umwelt- und ressourcenschonender als mit herkömmlichen Methoden zu gewinnen. Ein weiterer Fokus unserer Investitionen durch BMW i Ventures liegt seit dem Berichtsjahr auf einem innovativen Verfahren zur CO₂-freien Stahlherstellung, das das US-Start-up Boston Metal entwickelt hat. Darüber hinaus hat die BMW Group eine Vereinbarung für den Bezug von mit Grünstrom hergestelltem Wasserstoffstahl getroffen.

Ressourcenmanagement an allen Standorten

Die BMW Group möchte mit einem möglichst geringen Ressourcenverbrauch und CO₂-Ausstoß in ihrer Produktion wegweisend sein. Maßgebliche Größen sind neben den [↗ CO₂-Emissionen](#) der Energie- und Wasserverbrauch, der Abfall zur Beseitigung, der Einsatz von Lösemitteln sowie die [↗ Verringerung von Lösemittlemissionen \(VOC\). 1\]](#)

¹ bezogen auf das Fahrzeuggewicht, berechnet auf Basis von Ist-Rückmeldungen von Lieferanten, Studien sowie Expertenschätzungen

² auf Basis der Gabi-Datenbank

Die Kontrolle des Ressourcenverbrauchs ist fester Bestandteil des Umweltmanagements im weltweiten Produktionsnetzwerk der BMW Group. Die Steuerung erfolgt durch einen eigenen Lenkungsreis für das internationale Umweltschutznetzwerk. Jede Anlage und jede Fläche sowie jedes Gebäude sind einem internen Betreiber zugeordnet. Er trägt in seinem Bereich nicht nur die Verantwortung für die technischen Systeme und für die reibungslosen Prozess- und Verfahrensabläufe, sondern auch für deren Umweltauswirkungen.¹

An allen Produktionsstandorten der BMW Group ist ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 implementiert. Insgesamt fünf Kompetenzzentren – Immissionen, Wasser, Abfall, Qualifizierung und Umweltmanagementsystem – koordinieren in der BMW Group weltweit die Umweltschutzmaßnahmen. Ökologische Verbesserungen, die sich an einem Standort bewährt haben, setzen wir nach Möglichkeit an anderen Standorten um. Laufende Fortbildungen und der Erfahrungsaustausch der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gewährleisten den Wissenstransfer und die unternehmensweite Anwendung neuester Erkenntnisse. Unser Umweltmanagement hat auch im Berichtsjahr wesentlich dazu beigetragen, dass es im gesamten Produktionsnetz keine signifikanten, mit Strafzahlungen verbundenen Umweltvorfälle gab.

Wasser

Die BMW Group verfolgt das Ziel, den Wasserverbrauch in der Produktion kontinuierlich zu reduzieren. Dafür optimieren die Werke ihre Kreislaufsysteme beispielsweise durch eine Abwasseraufbereitung und sorgen für wassersparende Prozesse. Ein Beispiel ist die Trockenabscheidung in der La-

ckiererei. Darüber hinaus werden im Lackierprozess weitere Kreislaufsysteme erprobt und schrittweise im gesamten Produktionsnetzwerk eingeführt. Der spezifische [Wasserverbrauch](#) in der Produktion konnte mit 2,15 m³ je produziertes Fahrzeug (2020: 2,25 m³) leicht verbessert werden.

Abfall

Um das Abfallaufkommen zu reduzieren, nutzt die BMW Group aufeinander abgestimmte Recycling- und Aufbereitungskonzepte. Diese sind an die Abfallströme in den einzelnen Werken, an regional geltende gesetzliche Regelungen sowie an jeweils lokal vorhandene Entsorgerstrukturen angepasst. Im Jahr 2021 wurden insgesamt 99,2 %² der in der Produktion anfallenden Abfälle recycelt oder verwertet (2020: 99,1%). Den Anteil des [Abfalls zur Beseitigung je produziertes Fahrzeug](#) konnten wir im Berichtsjahr gegenüber 2020 um 12,9 % auf 2,90 kg verringern. 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. [SASB-Index](#)

Lösemittel

Die Emissionen flüchtiger organischer Lösemittel (VOC³) je produziertes Fahrzeug konnte die BMW Group im Berichtszeitraum um 13,6 % auf 0,70 kg senken. Die Verbesserung gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf den Einsatz von lösemittelfreien Reinigern sowie auf die neuen thermischen Nachverbrennungsanlagen in den Lackieranlagen der Werke in Shenyang (China) zurückzuführen ([Lösungsmittel je produziertes Fahrzeug](#)). Aufgrund der Fortschritte beim Einsatz lösemittelfreier Stoffe und der Optimierung unserer Lackieranlagen erwarten wir künftig eine weitere Reduzierung des Emissionsniveaus. [GRI-Index: 305-7](#)¹

CO₂-Emissionen der BMW Group Standorte

Die BMW Group beabsichtigt, ausgehend vom Vergleichsjahr 2019, die CO₂-Emissionen im Durchschnitt je produzier-

– 80 % CO₂-Emissionen im Durchschnitt je produziertes Fahrzeug in der Produktion bis 2030

tes 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](#). Dementsprechend liegen hier die größten Chancen zur weiteren Verringerung dieser Emissionen. Wie in der Vergangenheit setzen wir dafür auf zusätzliche Energieeffizienzmaßnahmen, die zunehmende Erzeugung von eigenem Strom aus regenerativen Quellen sowie den Bezug von Grünstrom aus Direktlieferverträgen und der Nutzung von Herkunftsnachweisen.

Die verbleibenden Emissionen gehen größtenteils auf den Einsatz von Erdgas zurück. Hier stehen wir vor der Herausforderung, Erdgas durch nicht fossile Energieträger wie Biogas, Wasserstoff oder regenerativen Strom zu ersetzen. Eine hierfür erforderliche Wärmewende wird durch die physische Verfügbarkeit von alternativen Energiequellen, die technische Umrüstung der Anlagen sowie politische Rahmenbedingungen erschwert.

Energiemanagement und -effizienz

Der effiziente Einsatz von Energie hat eine zentrale Bedeutung beim verantwortungsbewussten Umgang mit Ressourcen. Die BMW Group verfügt über unternehmensweit geltende Prozesse, auf deren Basis Maßnahmen im Energiemanagement geplant und umgesetzt werden, sodass der Energieeinsatz kontinuierlich optimiert wird. Das Unternehmen weist dabei den zentralen Strategieabteilungen, den regionalen Steuerstellen sowie den Werken auf lokaler Ebene klare Rollen mit entsprechender Verantwortung, entsprechenden Zielen und Berichtspflichten zu. ¹

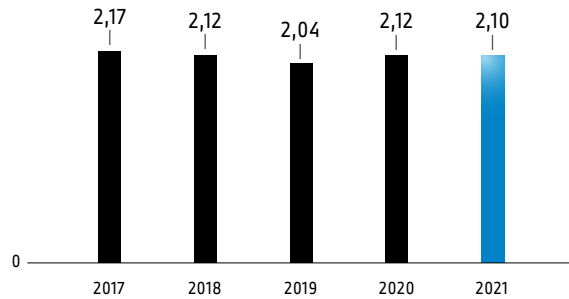
¹ Jeder Betreiber muss die Umweltauswirkungen gemäß dem Umweltmanagementsystem im Aspektregister beschreiben und Maßnahmen zur Verbesserung (z. B. langfristige Ziele) aufzeigen.

² bezogen auf das Gesamtgewicht der Abfälle

³ VOC-Emissionen (volatile organic compounds) entstehen insbesondere im Lackierprozess und können durch neue Lackiertechnologie reduziert werden.

ENERGIEVERBRAUCH JE PRODUZIERTES FAHRZEUG^{1,2}

in MWh



Die BMW Group investiert konsequent in die Energieeffizienz ihres weltweiten Produktionsnetzwerks. Den Energieverbrauch von Maschinen, wie beispielsweise die nötige Prozesswärme in Lackierereien, reduzieren wir auf ein Minimum. Aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit von Halbleiter-Komponenten musste die BMW Group im Berichtsjahr Anpassungen des Produktionsprogramms vornehmen, die sich in einzelnen Werken auch auf den Energieverbrauch je Fahrzeug ausgewirkt haben. Der absolute Verbrauch³ in der BMW Group ist im Berichtsjahr auf 6.476.955 MWh (2020: 6.040.824 MWh) gestiegen. Der spezifische Energieverbrauch in der Fahrzeugproduktion der BMW Group sank im Jahr 2021 mit 2,10 MWh je produziertes

Fahrzeug im Vergleich zu 2020 um 0,9%. Dies ist auf einzelne Energieeffizienzmaßnahmen sowie eine bessere Auslastung der Produktion zurückzuführen.

[↗ Energieverbrauch im Detail](#)

[↗ GRI-Index: 302-1, 302-3, 302-4](#)

Erneuerbare Energien

Die BMW Group setzt bei ihren Standorten auf den Einsatz erneuerbarer Energien. Weltweit beziehen alle Produktionsstandorte⁴ sowie der überwiegende Teil der weiteren Standorte Strom aus regenerativen Eigenerzeugungsanlagen, Direktlieferverträgen für Grünstrom sowie aus zertifizierten Herkunftsnachweisen. Darüber hinaus haben wir im Berichtsjahr zusätzlich Biogaszertifikate eingesetzt. Zudem bauen wir die eigene regenerative Stromerzeugung an unseren Standorten aus. Neu hinzugekommen sind im Berichtsjahr großflächige Solaranlagen in unserem Werk in

Araquari, Brasilien, die einen Teil des benötigten Stroms für die Fertigung am Standort liefern.

Gegenwärtig kann die BMW Group ihren Energiebedarf nicht vollständig durch die Eigenproduktion erneuerbarer Energien decken. Daher kauft das Unternehmen Strom aus regenerativen und überwiegend lokalen oder regionalen Quellen zu. Dabei decken wir einen steigenden Anteil unseres Strombedarfs durch sogenannte Power Purchase Agreements (PPA) ab – also durch den direkten Bezug aus definierten Erzeugungsanlagen für erneuerbare Energien, wie beispielsweise den Bezug regionalen Grünstroms für die Produktion von BMW iX und BMW i4.

KOMPENSATION STANDORTBEDINGTER CO₂-EMISSIONEN

[I] Der CO₂-Ausstoß der BMW Group liegt im eigenen Produktionsnetzwerk bereits heute unterhalb des für die BMW Group berechneten 1,5°C-Pfades. Seit dem Berichtsjahr stellt die BMW Group die verbliebenen CO₂-Emissionen⁵ der Werke und Standorte sowie Dienstwagen und Dienstreisen durch die Nutzung freiwilliger Kompensationszertifikate bilanziell vollständig CO₂-neutral. Das bedeutet, dass wir die damit verbundenen CO₂-Emissionen durch die Förderung externer Projekte nachweislich kompensieren. In Zusammenarbeit mit erfahrenen Partnern wie atmosfair oder First Climate unterstützen wir Klimaschutzprojekte, die strenge Kriterien erfüllen. Im Rahmen der Zertifizierung müssen die Pro-

jekte beispielsweise die Dauerhaftigkeit der von ihnen erzielten CO₂-Minderungswirkung (Permanenz) nachweisen. Ein weiteres wichtiges Kriterium ist die Zusätzlichkeit, also der Nachweis, dass das jeweilige Projekt ohne die Finanzierung über CO₂-Kompensationszertifikate nicht zustande gekommen wäre. Darüber hinaus legen wir für die Post-Kyoto-Phase des Kompensationsmarkts Wert darauf, dass es nicht zu Doppelzählungen der eingesparten Emissionsmengen mit den im Pariser Klimaabkommen national festgelegten Beiträgen der betroffenen Länder kommt. Weiterhin achten wir darauf, dass die Projekte zusätzlich einen gesellschaftlichen Nutzen erzeugen. [↗ GRI-Index: 305-5 \[1\]](#)

¹ Effizienzkennzahl berechnet aus den absoluten Energieverbräuchen (bereinigt um KWK-Verluste) der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerke, ohne Auftragsfertigung)

² Die Werte 2017 und 2018 sind mit Limited Assurance geprüft.

³ Kennzahl beinhaltet ab dem Jahr 2021 neben den Energieverbräuchen der Produktion auch die Energieverbräuche der weiteren BMW Group Standorte. Der Wert des Jahres 2020 wurde zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst (2020 vor Anpassung: 5.714.610 MWh).

⁴ inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang

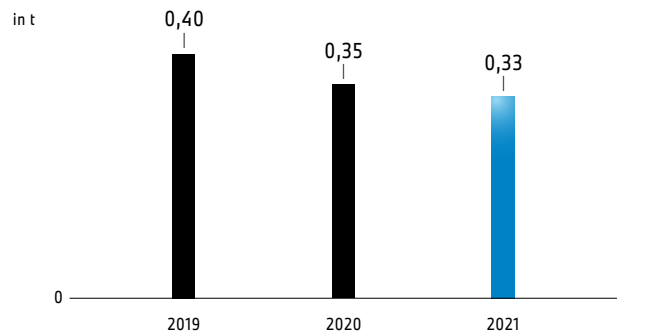
⁵ soweit in CO₂-Bilanz erfassbar, Market-based-Methode gemäß GHG-Protocol

CO₂-Emissionen an den Standorten

Im Vergleich zum Vorjahr sind die CO₂-Emissionen je produziertes Fahrzeug^{1,2} an den Standorten der BMW Group um 5,7 % auf 0,33 t CO₂ gesunken (2020: 0,35 t CO₂). Das entspricht einer Reduktion gegenüber dem Basisjahr 2019 von 17,5 %.

Hauptgrund für den Rückgang der relativen CO₂-Emissionen pro Fahrzeug war die verbesserte Energieeffizienz, bedingt durch das gestiegene Produktionsvolumen nach den pandemiebedingten Restriktionen. Ab der Jahresmitte 2021 haben Versorgungsengpässe bei Halbleiter-Komponenten und damit verbundene Anpassungen im Produktionsprogramm den positiven Trend allerdings abgeschwächt. Daher stiegen die **absoluten CO₂-Emissionen**³ an den BMW Group Standorten auf 766.153 t CO₂ (2020: 734.710 t CO₂). Der Grund dafür war der insgesamt wieder höhere Energieverbrauch im Zusammenhang mit dem gestiegenen Produktionsvolumen. Im Vorjahr lagen Verbrauch und Produktionsvolumen wegen der pandemiebedingten Einschränkungen deutlich niedriger. Im ersten Halbjahr 2021 sorgte zudem die kalte Witterung in Deutschland für einen erhöhten Heizenergiebedarf und damit steigende CO₂-Emissionen. **GRI-Index: 305-1, 305-2, 305-3, 305-5**

CO₂-EMISSIONEN JE PRODUZIERTES FAHRZEUG^{1,2}



CO₂-Emissionen in der Transportlogistik

Im Rahmen des Projekts Green Transport Logistics verfolgt die BMW Group das Ziel einer klimaneutralen Transportlogistik innerhalb des Produktionsnetzwerks sowie bei der Auslieferung der Fahrzeuge. Dabei spielen der CO₂-Fußabdruck und der Einsatz CO₂-effizienter Energie und Verkehrsträger eine bedeutende Rolle. Damit leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Transformation des Transportsektors und verfolgen dabei über alle Verkehrsträger hinweg einen technologieoffenen und innovativen Ansatz. Um die Versorgung zwischen den Werken zu gewährleisten, mussten wir im Berichtsjahr, bedingt durch die Herausforderungen in der Halbleiter-Versorgung, jedoch den Einsatz der Luftfracht im Vorjahresvergleich erhöhen.

Im europäischen Straßentransport setzt die BMW Group in Kooperation mit Transportdienstleistern auf einzelnen Transportrouten in der Produktionsversorgung seit Beginn 2021 den CO₂-armen Kraftstoff Liquefied Natural Gas (LNG) ein. Dabei erhöhen wir je nach Verfügbarkeit schrittweise den biogenen Anteil des LNG-Kraftstoffs. Gleichzeitig stärken wir die Transportlogistik auf der Schiene: Etwa die Hälfte der Fertigfahrzeuge verlässt die Werke auf dem Schienenweg.

EINKAUF UND LIEFERANTENNETZWERK

Das Lieferantennetzwerk der BMW Group umfasst weltweit mehr als 32.000 Standorte unmittelbarer Lieferanten, mit denen wir direkte Lieferbeziehungen pflegen. Die Auswahl unserer Partner erfolgt konsequent nach den Kriterien Qualität, Innovation, Flexibilität, Kosten und Nachhaltigkeit. Um die damit verbundenen Sorgfaltspflichten bei Umwelt- und Sozialstandards zu erfüllen, setzen wir auf systematische Risikoanalysen sowie Präventions-, Befähigungs- und Abhilfemaßnahmen. Zusätzlich nutzen wir standardisierte Online-Assessments und Auditierungen, die in die Geschäftsabläufe integriert sind. Darüber hinaus verankert die BMW Group ihre verpflichtenden Nachhaltigkeitsstandards in den Lieferverträgen. **]]** Wir haben uns zum Ziel gesetzt, die CO₂-Emissionen in der Lieferkette bis 2030 um mindestens 20 %⁴ zu reduzieren (Basisjahr 2019) und gleichzeitig den Einsatz von Sekundärmaterial zu erhöhen.

Globales Netzwerk und lokale Beschaffung

Der global tätige Einkauf, das Management der internationalen Lieferbeziehungen, eine eigene Komponentenfertigung und ein effizientes Management der Herausforderungen im Lieferantennetzwerk sind zentrale Faktoren für die stabile Versorgung der Produktionsstandorte. Gleichzeitig gewährleistet der Einkauf die Zukunftsfähigkeit der BMW Group, indem er das Lieferantennetzwerk konsequent auf strategische Zukunftsfelder wie die Digitalisierung und Elektromobilität ausrichtet und dabei das benötigte Einkaufsvolumen absichert. **]]**

¹ Effizienzkennzahl berechnet aus Scope-1- und Scope-2-CO₂-Emissionen (Market-based-Methode gemäß GHG Protocol Scope 2-Guidance; im Wesentlichen Verwendung der VDA-Emissionsfaktoren sowie vereinzelt Verwendung lokaler Emissionsfaktoren; Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO₂) der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke inkl. Joint Venture 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. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerke, ohne Auftragsfertigung)

² Kennzahl beinhaltet ab dem Jahr 2021 neben den CO₂-Emissionen der Produktion auch die CO₂-Emissionen der weiteren BMW Group Standorte. Die Werte der Jahre 2019 (Basisjahr) und 2020 wurden zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst (2019 vor Anpassung: 0,30 t; 2020 vor Anpassung: 0,23 t).

³ Kennzahl beinhaltet ab dem Jahr 2021 neben den CO₂-Emissionen der Produktion auch die CO₂-Emissionen der weiteren BMW Group Standorte. Der Wert des Jahres 2020 wurde zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst (2020 vor Anpassung: 652.795).

⁴ Aus Gründen der Vereinfachung handelt es sich hierbei um einen gerundeten Wert. Das im Rahmen von SBTi validierte Ziel beträgt 22 %.

Das Ressort Einkauf und Lieferantennetzwerk ist verantwortlich für die weltweite Beschaffung und Qualitätssicherung von Produktionsmaterial, Rohstoffen, Investitionsgütern und Dienstleistungen sowie die Produktion von im eigenen Haus hergestellten Fahrzeugkomponenten. Die BMW Group verfolgt dabei das Prinzip, Fahrzeugkomponenten möglichst in der Nähe ihrer Produktionsstandorte zu beschaffen. Das Unternehmen ist in allen wichtigen Einkaufsmärkten mit leistungsfähigen Teams vor Ort, um Risiken schnell zu erkennen und kurzfristig und flexibel auf die jeweiligen Marktumstände reagieren zu können. Die enge und partnerschaftliche Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten war einer der Faktoren dafür, dass beispielsweise die Auswirkungen der globalen Halbleiter-Knappheit in weiten Teilen abgedeckt werden konnten. Um hier die Versorgung langfristig abzusichern, hat die BMW Group Ende 2021 erstmals eine direkte Vereinbarung mit Lieferanten von Halbleitern abgeschlossen. Über die Vereinbarung sichert sich die

BMW Group die Versorgung mit mehreren Millionen Halbleitern pro Jahr. Insgesamt bleibt die Versorgungssituation mit Halbleiter-Komponenten jedoch auch 2022 weiterhin angespannt.

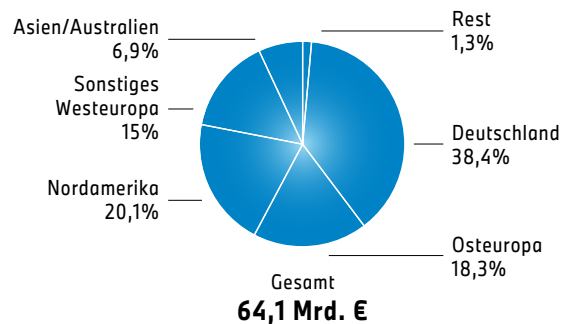
Ökologische und soziale Verantwortung wahrnehmen

Die BMW Group möchte Vorreiter für die unternehmerische Sorgfaltspflicht im Lieferantennetzwerk sein. Bereits 2008 haben wir umfassende Präventionsmaßnahmen wie zum Beispiel vertragliche Verpflichtungen zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards definiert und erstmals bei der Beauftragung der Lieferanten für den BMW i3 festgeschrieben. Darüber hinaus haben wir rohstoffspezifische Nachhaltigkeitsanforderungen für einzelne Bauteile festgelegt und umgesetzt.

Im Jahr 2014 haben wir unsere Standards um einen mehrstufigen Sorgfaltspflichtenprozess erweitert. Damit schließen wir seitdem die Beschaffung von Produktionsmaterial für Fahrzeugmodelle sowie risikobasiert nicht produktionsbezogene Güter und Leistungen mit ein. Jeder Lieferant, der eine direkte Geschäftsbeziehung zur BMW Group unterhält, hat diese Anforderungen für seine Fertigungs- und Auslieferstandorte zu unterzeichnen und vertraglich an die jeweiligen Sublieferanten weiterzugeben. Konkrete Anforderungen sind im [BMW Group Nachhaltigkeitsstandard für das Lieferantennetzwerk](#), in den Anfrageunterlagen sowie den Vertragsunterlagen festgehalten. Diese Vorgaben müssen bis zum Produktionsstart oder dem vereinbarten Zieltermin umgesetzt sein. [Weitere GRI-Informationen](#)
[GRI-Index: 308-1, 414-1](#) [SASB-Index 1](#)

REGIONALE VERTEILUNG DES EINKAUFSVOLUMENS DER BMW GROUP¹

in Mrd.€



¹ direkter und indirekter Einkauf; ohne Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang

² Die weltweit durchgeführten Audits erfolgten nach den Standards der Responsible Business Alliance (RBA) oder der United States Environmental Protection Agency (EPA).

UMSETZUNG DES LIEFERKETTENSORGFALTPFLICHTENGESETZES

Im Jahr 2021 hat der Deutsche Bundestag das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz verabschiedet, an dem die BMW Group über ihr Engagement im Nationalen Aktionsplan „Wirtschaft und Menschenrechte“ aktiv mitgewirkt hat. Wir begrüßen die jetzt verabschiedete Regelung ausdrücklich und setzen uns darüber hinaus für europaweite Richtlinien ein, die faire Wettbewerbsbedingungen gewährleisten.

Unser Nachhaltigkeitsprogramm erfüllt bereits seit 2014 wesentliche Sorgfaltspflichten. Beispielsweise fordert die BMW Group als Präventionsmaßnahme von ihren Lieferanten, dass diese eine Richtlinie zu Arbeitsbedingungen und Menschenrechten erstellen. Lieferanten mit mehr als 500 Beschäftigten beauftragen

wir seit 2019 nur, wenn ein zertifiziertes Arbeitsschutzmanagementsystem nach ISO 45001 vorhanden ist. Im Rahmen der Zertifizierungen werden unsere Lieferanten auch geschult. Darüber hinaus führen wir bei identifizierten Hochrisikolieferanten zusätzlich Prüfungen am Lieferantenstandort mit Hilfe eigener Assessoren oder externer Prüfer durch. Im Berichtsjahr haben wir auf diesem Wege insgesamt rund 200 potenzielle und aktive Lieferantenstandorte überprüft.² Die Durchführung von Audits wurde durch pandemiebedingte Reisebeschränkungen erschwert und liegt damit unter dem Niveau des Vorjahres (2020: 313). [1](#)

☒ Für alle BMW Group Lieferanten gelten verpflichtende Nachhaltigkeitsstandards, die in den Lieferverträgen verankert sind. 1]

☒ **Managementsystem und Grundsatzerklärung**

Die BMW Group bekennt sich zur Achtung der international anerkannten Menschenrechte und orientiert sich dabei unter anderem an den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, dem OECD-Leitfaden zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht für verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln sowie dem Nationalen Aktionsplan der Bundesregierung und dem daraus abgeleiteten Lieferketten-sorgfaltspflichtengesetz. [☞ Weltweite Umsetzung von Arbeitsnormen und Menschenrechten](#). Die damit verbundenen Ansprüche an uns und unsere Lieferanten sind durch folgende interne Standards im Unternehmen verankert:

- Der [☞ BMW Group Kodex zu Menschenrechten und Arbeitsbedingungen](#) erläutert, wie wir Menschenrechte und gute Arbeitsbedingungen fördern und die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) umsetzen.
- Der [☞ BMW Group Nachhaltigkeitsstandard für das Lieferantennetzwerk](#) fasst die Grundsätze der BMW Group für das weltweite Lieferantennetzwerk in Übereinstimmung mit international anerkannten Standards und Richtlinien zusammen. Eine Aktualisierung der daraus identifizierten Risiken in unserem Lieferantennetzwerk erfolgt regelmäßig.

Risikoanalysen zu ökologischer und sozialer Verantwortung

Die BMW Group beobachtet und bewertet die Menschenrechtsrisiken und -auswirkungen in ihrem Lieferantennetzwerk bei bestehenden Geschäftsbeziehungen sowie beim

Eintritt in einen neuen Markt oder ein neues Geschäftsfeld. Das BMW Group Due-Diligence-Programm im Einkauf und Lieferantennetzwerk besteht aus unterschiedlich aufeinander abgestimmten Verfahren, Maßnahmen und standardisierten Anwendungen, die in Geschäftsabläufe wie den Beschaffungsprozess integriert sind.

Zur Identifizierung von Menschenrechtsrisiken an Standorten unmittelbarer und mittelbarer Lieferanten* nutzt die BMW Group seit 2012 einen Risikofilter. Er greift bei einer dynamischen, standortbezogenen Risikoanalyse auf unterschiedliche länder- und warengruppenspezifische Risikodatenbanken und standardisierte Risikolandkarten zurück und bezieht alle bereits beauftragten sowie sämtliche potenziellen Lieferantenstandorte mit ein. Seit 2020 bezieht der Risikofilter auch Risikodatenbanken und standardisierte Risikolandkarten der Responsible Business Alliance (RBA) mit ein. Ergänzt wird diese Risikosicht um warengruppenspezifische Einschätzungen unserer internen Einkaufsexpertinnen und -experten.

Ein weiterer Baustein bei der Bewertung potenziell negativer Auswirkungen der Geschäftstätigkeit ist der Drive Sustainability Nachhaltigkeitsfragebogen, der kontinuierlich weiterentwickelt wird. Unmittelbare und anlassbezogene mittelbare Lieferanten sind in diesem Zusammenhang verpflichtet, Auskunft über ihre Nachhaltigkeitsleistung und die von ihnen durchgeführten Präventions- und Abhilfemaßnahmen zu geben. Die Auskünfte werden von einem unabhängigen Dritten auf Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft. Von neuen Lieferanten werden diese Auskünfte im Rahmen des Vergabeprozesses eingeholt. Bei bestehenden Geschäftsbeziehungen werden sie regelmäßig geprüft und fortlaufend aktualisiert. [☞ Weitere GRI-Informationen](#). Ein besonderes Augenmerk legen wir auf Präventionsmaßnahmen, da sie die Risiken minimieren. Weitere Informationen finden sich [☞ online](#).

Unser Ziel ist es, in den zwischengelagerten Wertschöpfungsstufen die Einhaltung unserer Nachhaltigkeitsstandards anlassbezogen zu prüfen. Die Prüfung erfolgt unter

anderem über ein Supply Chain Mapping von identifizierten mittelbaren Risikolieferanten. Zudem erarbeitet die BMW Group rohstoffspezifische Nachhaltigkeitsstrategien und leitet daraus sogenannte Befähigungsaktivitäten und Pilotprojekte ab, um die Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards sicherzustellen und zu verbessern.

[☞ GRI-Index: 308-1, 412-1, 412-3, 414-1](#)

Präventions- und Abhilfemaßnahmen

Seit 2014 vereinbaren wir mit unseren unmittelbaren Lieferanten Präventionsmaßnahmen in den Bereichen Arbeitsbedingungen, Arbeitsschutz, Menschenrechte und Umwelt. Der Umfang der Präventionsmaßnahmen orientiert sich dabei an der Größe des Lieferanten und den potenziellen Risiken. Unmittelbare Lieferanten mit über 50 Beschäftigten haben Präventionsmaßnahmen wie Richtlinien zu Kinderarbeit, Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen sowie zu Arbeits- und Umweltschutz umzusetzen. Von Lieferanten mit mehr als 100 Beschäftigten fordern wir darüber hinaus eine Übermittlung der Nachhaltigkeitsanforderungen an deren Zulieferer sowie einen Kontrollmechanismus in Form extern geprüfter und zertifizierter Umweltschutzmanagementsysteme. Sind mehr als 500 Menschen beschäftigt, setzen wir unter anderem die Veröffentlichung eines Nachhaltigkeitsberichts, einen Verhaltenskodex sowie extern geprüfte und zertifizierte Arbeits- und Umweltschutzmanagementsysteme als weitere Kontrollmechanismen voraus.

Mit 61% der Lieferanten (2020: 64%) mit festgestellten Nachhaltigkeitsdefiziten hat die BMW Group im Berichtsjahr korrektive Präventionsmaßnahmen vereinbart. Die Präventionsmaßnahmen bezogen sich auf die Bereiche Management von Unterlieferanten, Berichterstattung, Kontrollmechanismen und Grundsatzerklärung. 1]

* Unmittelbare Lieferanten sind direkte Lieferanten (Tier-1) der BMW Group. Mittelbare Lieferanten agieren in nachgelagerten Wertschöpfungsstufen zwischen Tier-1-Lieferanten und Rohstofflieferanten.

☒ Von Lieferanten mit mehr als 100 Beschäftigten fordern wir extern geprüfte und zertifizierte Umweltschutzmanagementsysteme.]

☒ Mit der Unterzeichnung eines Vertrags mit der BMW Group verpflichtet sich der Lieferant, die Präventionsmaßnahmen zu implementieren und bis spätestens zum Produktionsstart oder zu einem vereinbarten Zieltermin umzusetzen und anzuwenden. Er bestätigt, die Einhaltung dieser Vereinbarungen von seinen Unterauftragnehmern einzufordern und nachzuhalten. Alle Lieferantenverträge der BMW Group beinhalten Vorgaben zur Ressourceneffizienz und nehmen Bezug auf die Prinzipien des UN Global Compact und der International Labour Organization (ILO). Die BMW Group hat sich hierfür zum Ziel gesetzt, die Einhaltung dieser Verpflichtung sicherzustellen. [↗ GRI-Index: 308-2, 412-2, 414-2](#)

Überprüfung der Wirksamkeit

Bei Lieferanten in Hochrisikoregionen oder bei Hochrisikowarengruppen führt die BMW Group zusätzlich zu den oben



genannten Präventionsmaßnahmen Überprüfungen von Umwelt- und Sozialstandards am Lieferantenstandort durch. Dazu engagieren wir uns bei der Responsible Business Alliance (RBA) und im Verband der Automobilindustrie (VDA). Gemeinsam mit anderen Automobilherstellern und Lieferanten haben wir im VDA ein Assessment-Programm mitentwickelt, das wir ab 2022 mit der dafür neu gegründeten Responsible Supply Chain Initiative (RSCI) umsetzen werden.

Seit September 2021 ergänzen wir unsere Methoden zur Überprüfung von Präventions- und Abhilfemaßnahmen durch die standardisierte Anwendung von RBA Voices, einem Beschwerdemechanismus für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der überprüften Unternehmen. Die Anwendung von RBA Voices erfolgt für alle Hochrisikolieferanten, die Teil des Auditprogramms der RBA sind und noch keinen eigenen Beschwerdemechanismus haben.

Hinweise auf mögliche Verstöße gegen die Grundsätze der BMW Group zur Nachhaltigkeit im Lieferantennetzwerk bearbeitet die interne Human Rights Contact Supply Chain. Hier können Hinweise anonym per Telefon und E-Mail abgegeben werden. Unabhängig davon steht Lieferanten und ihren Beschäftigten die Möglichkeit offen, potenzielle Menschenrechts- oder Umweltverstöße unserer Compliance-Ombudsstelle für das Lieferantennetzwerk anzuzeigen. Darüber hinaus stehen [↗ Hinweisgebersysteme zur Aufdeckung möglicher Rechtsverstöße und Compliance-Kontrollen](#) zur Verfügung. Im Berichtsjahr wurde erstmals ein Menschenrechtsbeauftragter benannt. [↗ Compliance und Menschenrechte](#)

Standardisierung und Kooperationen

Auf Anregung der BMW Group und mit Unterstützung weiterer Automobilhersteller der Initiative Drive Sustainability wurde bereits 2017 beim europäischen Unternehmensnetzwerk CSR Europe eine Analyse der wichtigsten 37 Rohstoffe durchgeführt. Der daraus resultierende [↗ Material Change Report](#) dient seither als Grundlage für Verbesserungspotenziale, die Entwicklung von BMW Group spezifischen sowie auch ge-

SCHULUNGEN FÜR DIE LIEFERKETTE

☒ Begleitend zu den geforderten Präventionsmaßnahmen bietet die BMW Group seit 2012 Schulungen an, die an Einkäufer, interne Prozesspartner und Lieferanten gerichtet sind. Um die Aufmerksamkeit für Sozial- und Umweltstandards in der Lieferkette zu erhöhen, erklären wir Wirkungszusammenhänge und verdeutlichen dabei unsere Erwartungen an die Unternehmen, mit denen wir zusammenarbeiten. Darüber hinaus gehen wir gemeinsam mit Partnerunternehmen in ausgewählten Fällen neue Wege, um bereits am Anfang der Lieferkette aktiv zu werden. [↗ Weitere GRI-Informationen](#) [↗ GRI-Index: 412-2 \]](#)

meinsamen Lösungsansätzen in der Automobil- und Elektronikindustrie. Im Jahr 2021 wurde der Report zur [↗ Raw Material Outlook Platform](#) weiterentwickelt. Aktuell finden sich auf der Plattform Risikoprofile zu bereits zehn Rohstoffen.

In der im Industrievergleich besonders komplexen automobilen Lieferkette kann die Rückverfolgbarkeit bis zur Rohstoffgewinnung mit neuen digitalen Werkzeugen wesentlich verbessert werden. Dafür setzt sich die BMW Group im Rahmen von Initiativen wie dem Catena-X Automotive Network ein – und arbeitet mit Partnerunternehmen an standardisierten Daten- und Informationsflüssen in der automobilen Wertschöpfungskette unter Einhaltung sämtlicher kartellrechtlicher und gesetzlicher Rahmenbedingungen. Gemeinsam mit den Partnern bei Catena-X sowie dem WBCSD arbeiten wir an Lösungen, die CO₂-Realdaten in der Lieferkette zu messen und vergleichbar zu machen. Ziel ist es, die [↗ CO₂-Emissionen in unserer Lieferkette](#) wirksam zu reduzieren.]

📌 **Konsequente Reduzierung und Rückverfolgbarkeit bei kritischen Rohstoffen**

Aufgrund der vielschichtigen, dynamischen und globalen Wertschöpfungsstufen sowie Kunden-Lieferanten-Beziehungen ist es eine große Herausforderung, Nachhaltigkeitsstandards bereits beim Rohstoffabbau sicherzustellen. Die Einhaltung von Umweltstandards und Menschenrechten in unseren Lieferketten ist unser klarer Anspruch. Bei Rohstoffen für die Produktion von Batteriezellen wie beispielsweise Lithium und Kobalt stellt der Bezug generell eine besondere Herausforderung dar. Um die Rückverfolgbarkeit und Transparenz in der Lieferkette für beide Rohstoffe her-

ALLIANZ FÜR UNTERNEHMENSÜBERGREIFENDEN, DEZENTRALEN DATENAUSTAUSCH

📌 Die BMW Group arbeitet im Rahmen der Initiative Catena-X Automotive Network am Aufbau eines offenen, skalierbaren, dezentralen Netzwerks für den unternehmensübergreifenden und sicheren Informations- und Datenaustausch in der automobilen Wertschöpfungskette. Das Netzwerk basiert auf einem vom Bundesministerium für Wirtschaft (BMWK)* geförderten Industriekonsortium mit nationalen und internationalen Partnern der automobilen Wertschöpfungskette. Durchgehend verbundene Datenketten sollen es ermöglichen, ein vollständig digitales Abbild von Automobilen und den Kernprozessen der automobilen Wertschöpfung, sogenannte digitale Zwillinge, zu schaffen. Auf Basis dieser digitalen Zwillinge können neue Geschäftsprozesse und Serviceangebote ermöglicht oder kollaborativ weiterentwickelt werden. Über die Nutzung des europäischen GAIA-X bzw. International Data Spaces Frameworks als Architekturgrundlage für das Catena-X Netzwerk haben sich die beteiligten Unternehmen bereits auf wesentliche Infrastruktur-Grundlagen zur Projektumsetzung verständigt. 📌

zustellen und identifizierte Risiken zu minimieren, bezieht die BMW Group diese direkt bei den Erzeugern und stellt sie den eigenen Lieferanten zur Produktion der aktuellen Generation von Batteriezellen zur Verfügung. So können wir die Herkunft und den Weg des von uns verwendeten Lithiums und Kobalts vollständig belegen und schaffen zugleich Transparenz hinsichtlich der Abbaumethoden.

Weitere Maßnahmen, die dazu dienen, unsere Sorgfaltspflicht wahrzunehmen sind die Reduzierung beziehungsweise der Verzicht auf sogenannte Hochrisiko-Primärrohstoffe. So haben wir den Einsatz von Kobalt in den Kathoden unserer aktuellen Generation von Batteriezellen auf unter 10 % reduziert. Der Elektromotor der jüngsten Generation kommt vollständig ohne Seltene Erden aus.

Die BMW Group legt darüber hinaus einen besonderen Fokus auf Rohstoffe, die zu den sogenannten Konfliktmineralien gehören. Darunter fallen Erze, deren Abbau und Handel häufig mit Verstößen gegen Umwelt- und Sozialstandards in Verbindung gebracht werden. Durch die Nutzung von standardisierten Anwendungen wie dem Conflict Minerals Reporting Template (CMRT) der Responsible Minerals Initiative (RMI) sorgt die BMW Group für die Rückverfolgbarkeit der eingesetzten Rohstoffe von unmittelbaren Lieferanten bis zur zertifizierten Hütte. ↗ [SASB-Index](#)

Brancheninitiativen und Partnerschaften zur Risikominimierung

Neben dem Verzicht, der Substitution oder der Reduzierung von Primär-Risikrohstoffen setzen wir auf eine enge Zusammenarbeit mit unseren Partnern im Lieferantennetzwerk. Ziel ist es, mögliche negative Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit in unseren Rohstofflieferketten weiter zu reduzieren.

📌 **Rückverfolgbarkeit von Konfliktmineralien bis zur zertifizierten Hütte 📌**

Wir erwarten von unseren unmittelbaren Lieferanten, Mindeststandards auch in der Kette der Vorlieferanten einzufordern. Dies erfolgt für alle 37 von uns analysierten Rohstoffe. Die BMW Group geht hier sogar einen Schritt weiter: Wir verpflichten uns dazu, vorsorglich keine Mineralien wie zum Beispiel Kobalt aus der Tiefsee zu verwenden. Das haben wir gemeinsam mit anderen Unternehmen in einem [Moratorium](#) verankert. 📌

KONFLIKTMINERAL WOLFRAM: MATERIALKREISLÄUFE SCHLIESSEN

📌 Die Kreislaufwirtschaft ist ein wichtiger Baustein beim verantwortungsvollen Umgang mit Rohstoffen und Ressourcen. Durch einen geschlossenen Materialkreislauf reduziert die BMW Group seit dem Berichtsjahr beispielsweise den Bedarf für den Primärrohstoff Wolfram. Zu diesem Zweck sammeln wir in unseren deutschen und österreichischen Werken ausgediente Bohr- und Schraubeinsätze, recyceln diese und lassen aus dem gewonnenen Sekundärrohstoff neue Werkzeuge herstellen. Neben dem verringerten Verbrauch von Primärrohstoffen reduzieren sich hierdurch CO₂-Emissionen. ↗ [SASB-Index](#) 📌

Die BMW Group engagiert sich aktiv in Multistakeholder-Initiativen wie der [Initiative for Responsible Mining Assurance \(IRMA\)](#), der [Aluminium Stewardship Initiative \(ASI\)](#), der [Global Platform for Sustainable Natural Rubber \(GPSNR\)](#) und der [Responsible Mica Initiative \(RMI\)](#), um Zertifizierungssysteme für Lieferanten aufzubauen und weiterzuentwickeln. In diesem Zusammenhang fordern wir eine Zertifizierung nach diesen Standards bei priorisierten Rohstoffen im Lieferantennetzwerk ein. [Online](#)

CO₂-Emissionen in der Lieferkette reduzieren

Mit der wachsenden Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen steigt auch der Bedarf an entsprechenden Komponenten und Bauteilen in der Produktion – und damit die CO₂-Emissionen. Ohne Gegenmaßnahmen könnte sich der Fußabdruck eines vollelektrischen Fahrzeugs in der Lieferkette gegenüber einem Verbrenner nahezu verdoppeln. In der Folge würde ein Teil des Vorteils des elektrischen Fahrens in der Nutzungsphase wieder aufgezehrt. Die BMW Group kehrt diesen Trend um und beabsichtigt zudem, die CO₂-Emissionen in der Lieferkette um mindestens 20 %¹ pro Fahrzeug bis 2030 gegenüber dem Bezugsjahr 2019 zu reduzieren. Hierfür etablieren wir seit dem Jahr 2020 unter anderem CO₂-sen-

kende Maßnahmen bei den Lieferanten als Vergabekriterium. In diesem Rahmen haben wir 2021 für 429 Vergaben entsprechende Maßnahmen verbindlich vereinbart.

Einer der größten Hebel zur CO₂-Reduzierung in der Lieferkette ist die Verwendung von Grünstrom. Mit den Herstellern von Batteriezellen haben wir deshalb seit 2020 vertraglich vereinbart, bei der Produktion der aktuellen Generation von Batteriezellen ausschließlich Energie aus erneuerbaren Ressourcen zu nutzen. Auch in der Lieferkette hat die BMW Group 2021 Grünstrom als verbindliches Kriterium für Neuvergaben eingeführt – und bereits in 427 Vergaben Grünstromvereinbarungen, insbesondere mit Lieferanten energieintensiver Vorleistungen, abgeschlossen.

Mit diesen Maßnahmen konnten bereits Einsparungen von deutlich über 20 Mio. t CO₂² im Zeitraum 2021 bis 2030 vereinbart werden. Beispielsweise werden beim BMW iX die Lieferkettenemissionen allein durch die Vereinbarung von Grünstrom in der Zellfertigung um bis zu 1,5 t CO₂ pro Fahrzeug reduziert. Die Umsetzung der strategischen Zielgröße wurde 2021 in den erforderlichen Bereichen des Unternehmens verankert und wird über die Kennzahl [CO₂-Emissionen pro Fahrzeug](#) gesteuert sowie zukünftig berichtet.

Carbon Disclosure Project (CDP) zur Befähigung von Lieferanten

Über die Beteiligung am CDP-Supply-Chain-Programm motiviert die BMW Group bereits seit 2014 ihre Lieferanten, nachhaltig zu wirtschaften und beispielsweise erneuerbare Energien in der Produktion einzusetzen. Kern des Programms ist eine jährliche Berichterstattung, die eine Vielzahl von Klimaaspekten wie die Reduktion von CO₂-Emissionen oder die Erhöhung des Anteils regenerativer Energien beinhaltet. Die BMW Group wirbt bei ihren Lieferanten nachdrücklich dafür, sich Ziele gemäß dem Pariser Klimaabkommen zu setzen und so dazu beizutragen, die globale Erderwärmung zu begrenzen. Zusammen mit der konkreten BMW Group Zielsetzung zur CO₂-Reduktion in der Lieferkette führte dies dazu, dass das Engagement noch einmal

Unser Ziel ist es, in der Lieferkette die CO₂-Emissionen bis 2030 um mindestens 20 %¹ zu reduzieren (Basisjahr 2019).

deutlich zugenommen hat. So stieg die Beteiligung der Lieferanten am CDP-Supply-Chain-Programm gegenüber dem Vorjahr von 218 auf 250 Lieferanten. Diese decken 80 % (2020: 79 %) des produktionsrelevanten Einkaufsvolumens der BMW Group ab. 34 % der Lieferanten (2020: 29 %) verfügten über ein mindestens 2-Grad-konformes Zielsystem, 38 % (2020: 35 %) der Lieferanten erhielten mindestens ein B-Rating. Das durchschnittliche CDP-Rating der teilnehmenden Lieferanten der BMW Group lag 2021 wie in den Vorjahren bei einem Score von C.

Die BMW Group hat die Bewertungen des CDP-Supply-Chain-Programms in wesentlichen Einkaufsprozessen verankert. Die Ergebnisse werden in Lieferantengesprächen, in strategischen Managementgesprächen sowie in den Lieferantengesamtstrategien genutzt, um auf Verbesserungspotenzial hinzuweisen. In den Einkaufsstrategien bilden sie eine Grundlage zur Bieterkreisfestlegung in Vergaben. Die BMW Group nutzt die Einschätzung von CDP, um eigene Lieferanten bei der Umsetzung des Pariser Klimaabkommens zu unterstützen und weiterzuentwickeln. Bei schon länger teilnehmenden Lieferanten lässt sich dies im Allgemeinen durch ein deutlich verbessertes CDP-Rating belegen.

[GRI-Index: 308-1, 308-2, 414-2](#)

REIFEN MIT FSC-ZERTIFIZIERTEM NATURKAUTSCHUK

Im Jahr 2021 hat die BMW Group bei einem ersten Fahrzeugmodell – dem BMW X5 xDrive45e Plug-in-Hybrid² – [FSC-zertifizierte Reifen](#) aus Naturkautschuk eingesetzt. Als erster Automobilhersteller weltweit statten wir damit Automobile mit Reifen auf der Basis von nachhaltigem, zertifiziertem Naturkautschuk und Rayon – einem holzbasierten Material zur Verstärkung der Reifen – aus.

¹ Im Durchschnitt je Fahrzeug; aus Gründen der Vereinfachung handelt es sich hierbei um einen gerundeten Wert. Das im Rahmen von SBTi validierte Ziel beträgt 22 %.

² Verbrauchs- und CO₂-Angaben

MITARBEITENDE UND GESELLSCHAFT**80** Arbeitgeberattraktivität und
Mitarbeiterentwicklung**83** Gesundheit und Leistungsfähigkeit**86** Vielfalt**89** Gesellschaftliches Engagement**AUF EINEN BLICK****389 Mio. €**investierte die BMW Group 2021 in die Aus- und
Weiterbildung ihrer Mitarbeitenden.[↗ Direkt zum Abschnitt](#)**18,8 %**der Führungsfunktionen in der BMW Group waren
Ende 2021 von Frauen besetzt. Bis 2025 soll der
Anteil auf 22 % steigen.[↗ Direkt zum Abschnitt](#)**[€ 35 Mio. €**gab die BMW Group 2021 für soziale Projekte und
andere Aktivitäten im Rahmen ihres gesellschaftlichen
Engagements aus.[↗ Direkt zum Abschnitt \]](#)

MITARBEITENDE UND GESELLSCHAFT

ARBEITGEBER- ATTRAKTIVITÄT UND MIT- ARBEITERENTWICKLUNG

[€ Persönlicher Einsatz und fachliche Qualifikation der Beschäftigten sind maßgeblich für den Erfolg der BMW Group. Mit interessanten und zukunftsfähigen Arbeitsplätzen zu attraktiven Rahmenbedingungen bieten wir Mitarbeitenden eine sichere Perspektive sowie die Möglichkeit, persönlich zu wachsen und die Zukunft des Unternehmens mitzugestalten. Mit den Zielsetzungen unserer HR-Strategie beabsichtigen wir kompetente Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu gewinnen, sie bestmöglich einzusetzen, ihr Potenzial gezielt zu fördern und notwendige Zukunftskompetenzen aufzubauen. Dass dieser Ansatz erfolgreich ist, zeigen sowohl die Umfrageergebnisse zur Mitarbeiterzufriedenheit als auch regelmäßige Spitzenplatzierungen bei Arbeitgeberrankings.]

Die BMW Group als attraktiver Arbeitgeber

Zum 31. Dezember 2021 beschäftigte die BMW Group weltweit insgesamt 118.909 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.* Die Anzahl liegt damit leicht unter dem Niveau des Vorjahres (2020: 120.726 / -1,5 %). [↗ Weitere GRI-Informationen](#). Dieser Rückgang erfolgte im Rahmen des geplanten Personalumbaus über natürliche Fluktuation und freiwillige Vereinbarungen. Zu diesem Zweck wurden entsprechende Rückstellun-

gen gebildet, die im Personalaufwand berücksichtigt wurden [↗ Konzernanhang Textziffer \[15\]](#). Gleichzeitig verstärkten wir im Jahr 2021 die Recruiting-Maßnahmen mit dem Ziel, auch in Zukunft über die nötigen Mitarbeiterkompetenzen zu verfügen und dem Wachstum der BMW Group Rechnung zu tragen.

[↗ GRI-Index: 102-8](#)

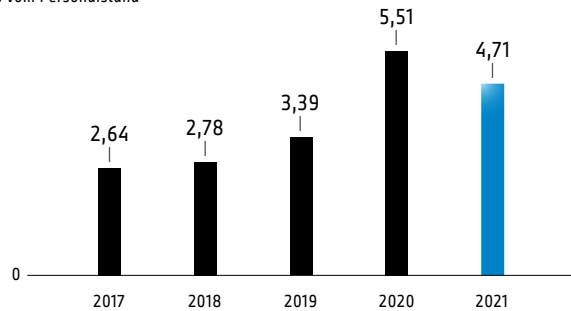
Mit der strategischen Personalplanung stellt die BMW Group frühzeitig die Weichen, ihre Personal- und Kompetenzstrukturen vorausschauend anzupassen. Auf Basis dieser Erkenntnisse verbessern wir fortlaufend unsere Programme. Dazu zählen die Aus- und Weiterbildung, die Personalentwicklung und das Personalmarketing, das Recruiting und die Nachwuchsprogramme.

[↗ GRI-Index: Mitarbeiterentwicklung, Aus- und Weiterbildung](#)

* Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeiterbegriffs (zur Definition siehe [↗ Glossar](#)). Für die Zeiträume 2018 und älter beträgt der Anteil der nicht mehr berichteten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zwischen 7,5 und 8,0%.

FLUKTUATIONSQUOTE¹

in % vom Personalstand



☒ Attraktive Rahmenbedingungen

Zur hohen Arbeitgeberattraktivität der BMW Group trägt unser Anspruch bei, mit der Gesamtvergütung jeweils über dem Median des relevanten Arbeitsmarkts zu liegen. Dies stellen wir durch jährlich durchgeführte, weltweite Vergütungsstudien sicher. Das Gesamtvergütungspaket setzt sich aus einem monatlichen Entgelt und einer variablen Vergütungskomponente zusammen, die vom Unternehmenserfolg abhängig ist. Hinzu kommen national ausdifferenzierte Zusatzleistungen wie beispielsweise die betriebliche Altersvorsorge und ein attraktives Angebot an Mobilitätsleistungen.

☞ GRI-Index: 102-35, 102-38, 102-39, 401-2, ☞ SASB-Index

Die BMW Group bestätigt 2021 ihre Spitzenposition als beliebtester Automobilhersteller in der aktuellen Rangliste der World's Most Attractive Employers.

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 Teilzeillösungen. ☞ [Weitere GRI-Informationen](#). Unter dem Titel ConnectedWorks setzten wir im Berichtsjahr außerdem einen bereits 2013 begonnenen Prozess fort, vielseitige Möglichkeiten für räumlich flexibles, eigenverantwortliches und bedarfsorientiertes Arbeiten umzusetzen.]]

Auszeichnungen bei Arbeitgeberrankings

Renommierte Arbeitgeberbewertungen zeichneten die BMW Group 2021 zum wiederholten Mal als einen der weltweit attraktivsten Arbeitgeber aus: So ist die BMW Group der bestplatzierte Automobilhersteller in der aktuellen Rangliste der ☞ [World's Most Attractive Employers](#) 2021 des Studienanbieters Universum. Bei angehenden Ingenieurinnen und Ingenieuren belegte sie weltweit den dritten Platz direkt nach Google und Microsoft. Unter den IT-Studierenden befindet sich die BMW Group als einziges Automobilunternehmen zwischen bekannten Technologiekonzernen unter den Top-10-Arbeitgebern weltweit. Im Trendence Professionals Barometer für Deutschland erreichte die BMW Group im Jahr 2021 erneut die Spitzenposition.

☒ Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung

Im Rhythmus von zwei Jahren führt die BMW Group eine unternehmensweite Mitarbeiterbefragung durch. Die Beschäftigten erhalten dabei die Gelegenheit, regelmäßig die Leistungsfähigkeit der Organisation aus ihrer Perspektive zu bewerten. Gemessen wird dies mithilfe des sogenannten High-Performance-Index (HPO-I).]]

☒ Bei der Befragung im Herbst 2021 verbesserte sich der HPO-I gegenüber der letzten Befragung im Jahr 2019 deutlich. Zugleich stieg die Beteiligungsquote auf ein Rekord-

hoch: Rund 100.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und damit 79 % der Gesamtbelegschaft² nahmen an der Befragung teil. Zudem zeigten sich deutliche Fortschritte in allen Themenbereichen. So erhält zum Beispiel die Unternehmensstrategie großen Zuspruch unserer Belegschaft. Besonders die Integration von Nachhaltigkeit, verbunden mit den anspruchsvollen Zielen, schätzten 84 % der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als überzeugend ein.]]

MITARBEITERMOBILITÄT

☒ Die BMW Group schafft umweltfreundliche Mobilitäts- und Pendlerlösungen für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Einen besonderen Meilenstein markiert der Aufbau eines der größten betrieblichen Ladenetzwerke in Deutschland. Ende 2021 zählte dieses Netzwerk insgesamt 5.000 Ladepunkte an zahlreichen deutschen Standorten. Hier können Dienst- und Flottenfahrzeuge sowie die privaten Elektrofahrzeuge der Mitarbeitenden geladen werden. Über 1.000 eRoaming-fähige³ Ladepunkte stehen davon auch der öffentlichen Nutzung offen. Alle Ladepunkte werden vollständig mit regenerativ erzeugtem Strom versorgt.

Gleichzeitig motivieren wir beispielsweise mit dem Angebot von BMW LeaseRad Mitarbeitende dazu, auch alternative Verkehrsmittel wie das Fahrrad zu nutzen. In München verkehren zwischen den Standorten zudem betriebseigene Pendelbusse, von denen bereits 30 % vollelektrisch betrieben werden. Außerdem unterstützt die BMW Group finanziell die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs – zum Beispiel mit dem BMW JobTicket in München.]]

¹ BMW AG; Austritte von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit unbefristeten Arbeitsverhältnissen

² alle Mitarbeitenden der BMW Group in Festanstellung zum 01.08.2021

³ eRoaming ermöglicht das anbieterübergreifende Laden von Elektrofahrzeugen.

☒ Zugleich signalisierten sie eine hohe Bereitschaft und Motivation, an der Umsetzung mitzuwirken. Dies trägt maßgeblich dazu bei, dass rund 82 % der Befragten optimistisch in die Zukunft des Unternehmens blicken. Verbesserungspotenzial identifizierten die Beschäftigten trotz Fortschritten gegenüber 2019 bei der Optimierung von Prozessen. Aus den Ergebnissen leitet die BMW Group konkrete Maßnahmen ab, die bis Mitte des Jahres 2022 umgesetzt werden sollen.

➔ [GRI 102-43](#)

Einbindung der Beschäftigten

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group sind für das Unternehmen eine der wichtigsten Stakeholdergruppen. In dieser Rolle beziehen wir sie bei der künftigen Ausrichtung des Unternehmens aktiv mit ein. Eine zentrale Plattform dafür bieten die im Jahr 2020 initiierten internen Nachhaltigkeitsdialoge. Im Rahmen der zwei Dialogveranstaltungen 2021 vermittelten wir Wissen und Erkenntnisse zu Nachhaltigkeitsthemen wie der Reduzierung von CO₂-Emissionen oder der sozialen Dimension von Nachhaltigkeit. ➔ [Dialog mit den Stakeholdern](#)

Eine weitere Möglichkeit der Mitarbeiterbeteiligung bietet unser Ideenmanagement. Hier können Beschäftigte Ideen außerhalb ihres Aufgabenbereichs einbringen. Sollten dadurch positive finanzielle Effekte für die BMW Group entstehen, erhalten die Mitarbeitenden eine Prämie. Im Jahr 2021 wurden 4.810 Ideen eingereicht (2020: 5.980), von denen wie im Vorjahr über ein Viertel einen direkten Bezug zum Thema Nachhaltigkeit hatte. 1.318 dieser Ideen wurden im Berichtsjahr umgesetzt (2020: 1.561) – daraus resultierte ein Erstjahresnutzen in Höhe von 30,4 Mio. € (2020: 18,2 Mio. €). ➔ [GRI 102-43](#)

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 und technologische Entwicklungen gleichermaßen. In diesem Zusammenhang fördern wir die erforderlichen Kompetenzen kontinuierlich und qualifizieren unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Zukunft. Den Kompetenzumbau im Zuge der Elektrifizierung verbindet die BMW Group außerdem mit umfassenden Investitionen in ihre [Standorte](#).

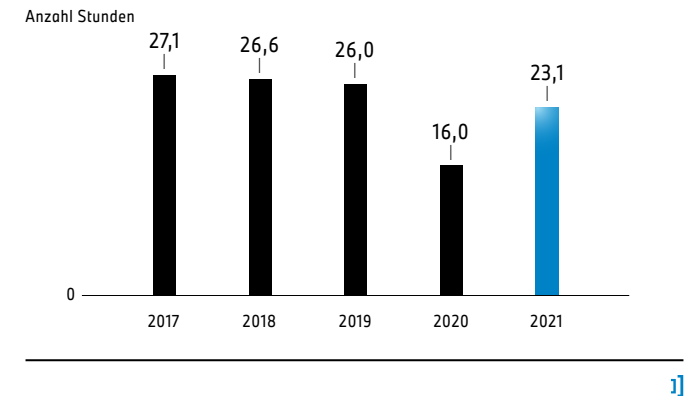
Größte Weiterbildungsoffensive in der Unternehmensgeschichte

Im Jahr 2021 hat die BMW Group die größte Weiterbildungsoffensive in ihrer Geschichte gestartet. Sie trägt entscheidend dazu bei, die Leistungs- und Beschäftigungsfähigkeit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und damit auch die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens langfristig zu sichern. Neben Elektromobilität und Digitalisierung stehen dabei auch die Zukunftsfelder Elektrik und Elektronik, Data Analytics, innovative Produktionstechnologien und neue Arbeitsmethoden im Vordergrund.

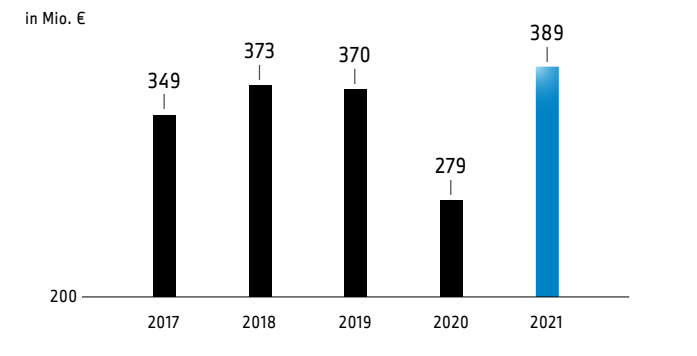
Die Weiterbildungsoffensive kommt durch die deutlich gestiegenen Teilnehmerzahlen gegenüber dem Vorjahr zum Ausdruck. Die unternehmensweiten Qualifizierungsmaßnahmen im Jahr 2021 zählten insgesamt 1,1 Mio. Teilnehmende (2020: 770.000). Die Zahl der Weiterbildungsstunden der Belegschaft belief sich im Berichtsjahr in der BMW Group im Durchschnitt auf 23,1 pro Mitarbeitendem (2020: 16,0). ➔ [Weitere GRI-Informationen](#). ^{1]} Insgesamt investierte die BMW Group im gleichen Zeitraum 388,6 Mio. € (2020: 279,0 Mio. €) in die Aus- und Weiterbildung. Für die Jahre 2020 und 2021 summiert sich der Wert damit auf mehr als 0,5 Mrd. €.

➔ [GRI-Index: 404-2](#)

☒ DURCHSCHNITTliche WEITERBILDUNGSSTUNDEN^{1]}



INVESTITIONEN IN AUS- UND WEITERBILDUNG^{2]}



^{1]} Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group in konsolidierten und nicht konsolidierten 100 %-Tochtergesellschaften weltweit. Datenerhebung über Direkterfassung der Teilnehmer sowie zu einem kleinen Teil über qualifizierte Hochrechnung. Die Daten umfassen auch E-Learning-Formate.

^{2]} 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.

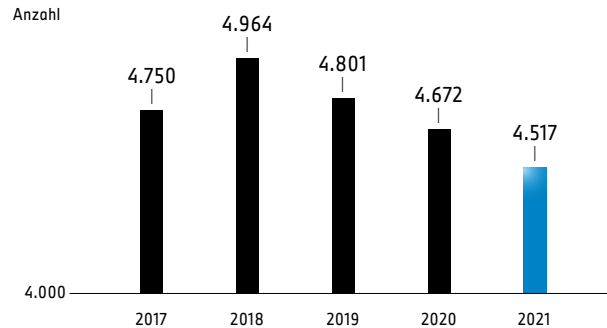
📌 Führungskräfte mit zentraler Rolle bei der Transformation

Bei der Gestaltung der Transformation spielen die Führungskräfte der BMW Group eine Schlüsselrolle. Daher fördert die BMW Group Persönlichkeiten, die sich durch eine entsprechende Haltung und Leistungsbereitschaft, gemeinsames Führen im Team und einen hohen Grad an Vernetzung im Unternehmen auszeichnen. Wir fördern Führungskompetenzen, indem wir strategisch ausgerichtete Führungskräfte-Qualifizierungsprogramme auf Basis eines einheitlichen Führungsverständnisses umsetzen. Neben der klassischen Führungskarriere bietet die BMW Group außerdem die Expertenkarriere an. Dieser Karriereweg ist nicht an eine disziplinarische Personalverantwortung gekoppelt, sondern zielt darauf ab, Verantwortung für Fach-, Projekt- oder Unternehmensthemen zu übernehmen und der Transformation der BMW Group zusätzliche Impulse zu verleihen.

Nachwuchskräfte gewinnen und fördern

Durch ihr umfassendes Ausbildungsangebot schafft die BMW Group vielfältige und attraktive Beschäftigungsperspektiven für junge Menschen. Zugleich spielt die Förderung von Nachwuchstalenten eine zentrale Rolle beim Kompetenzaufbau innerhalb des Unternehmens. [1\]](#)

📌 Die BMW Group richtet auch ihre Nachwuchsförderung konsequent nach Zukunftsthemen wie Elektrifizierung, Automatisierung oder künstliche Intelligenz aus. [1\]](#)

AUSZUBILDENDE UND TEILNEHMENDE AN NACHWUCHSFÖRDERPROGRAMMEN***Nachwuchssicherung**

Mit akademischen Nachwuchsprogrammen und einer qualifizierten Berufsausbildung sichert die BMW Group ihren Bedarf an Nachwuchskräften für das Unternehmen. An 19 Ausbildungsstandorten bereiten sich derzeit junge Menschen in 30 Ausbildungsberufen und 18 dualen Studiengängen weltweit auf ihre zukünftigen Tätigkeitsfelder in der BMW Group vor. Die Gesamtzahl der Auszubildenden, dual Studierenden und Teilnehmenden der Nachwuchsförderprogramme* blieb im Berichtsjahr mit 4.517 auf einem hohen Niveau (2020: 4.672 / -3,3%). In Deutschland haben im Jahr 2021 erneut 1.200 junge Menschen eine Ausbildung oder ein duales Studium begonnen (2020: 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.

📌 Schwerpunkt auf Zukunftsfelder

Elektrifizierung, Automatisierung und Vernetzung sowie künstliche Intelligenz prägen und verändern die Ausbildung und die Nachwuchsprogramme der BMW Group. Die Pro-

gramminhalte werden daher jährlich an notwendige Zukunftskompetenzen angepasst. Im Berichtsjahr haben wir beispielsweise die Ausbildung in allen Berufsfeldern um Grundlagen zu Cloud Computing, 3D-Druck oder Data Analytics erweitert. Gleichzeitig ergänzten wir unser Angebot 2021 um weitere Berufsbilder wie zum Beispiel den Fachinformatiker für Daten- und Prozessanalyse.

GESUNDHEIT UND LEISTUNGSFÄHIGKEIT

Die Gesundheit und die Leistungsfähigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind zentrale Faktoren für den Erfolg der BMW Group. Daher setzen wir uns dafür ein, diese Grundlagen nicht nur zu erhalten, sondern auch bewusst zu fördern. Trotz der Corona-Pandemie mit ihren herausfordernden Umständen konnten die Maßnahmen und Initiativen des Gesundheitsmanagements und Arbeitsschutzes weiterverfolgt werden. Im Ergebnis verringerte sich beispielsweise die Unfallhäufigkeitsrate.

Zentrale Steuerung

Gesundheits- und Arbeitsschutz in der BMW Group sind im Unternehmensbereich Arbeitsumfeld, Gesundheit, Konzernsicherheit und Konzerndatenschutz zusammengefasst und gehören zum Vorstandsressort Personal- und Sozialwesen. Die Verantwortung für die damit verbundenen Prozesse nehmen die jeweiligen Fachbereichsverantwortlichen wahr. Die Zentralfunktionen in Gesundheitsmanagement und Arbeitssicherheit unterstützen und stehen beratend zur Seite. [1\]](#)

* Die hier enthaltenen Programme sind SpeedUp (Bachelorprogramm) und Fastlane (Masterprogramm).

[[Ganzheitliches Gesundheitsmanagement

Sämtliche Maßnahmen zur Förderung von Gesundheit und Leistungsfähigkeit ihrer Beschäftigten bündelt die BMW Group in der Initiative Gesundheit. Aktuelle Gesundheitsthemen wie Ernährung, Bewegung und Fitness sowie Verhaltensergonomie, Krebsvorsorge oder psychische Resilienz werden in Aktionstagen, Dialogveranstaltungen und Schulungen aufgegriffen und unsere Belegschaft wird dafür sensibilisiert.

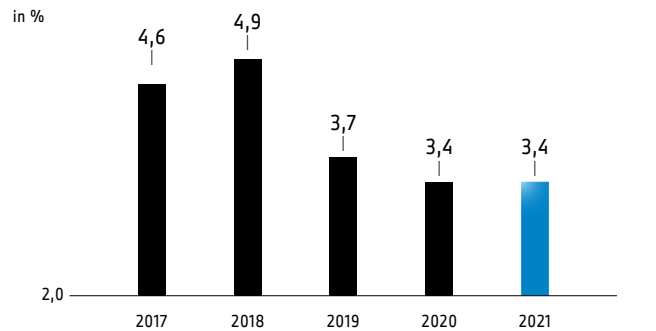
Globaler Ansatz

Die BMW Group legt besonderen Wert darauf, dass alle Beschäftigten Zugang zu den unternehmenseigenen Gesundheitsdiensten erhalten. In Deutschland liegt der Schwerpunkt in der Akutversorgung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie Zeitarbeitskräften während der Arbeitszeit. In bestimmten Ländern übernimmt der Gesundheitsdienst auch Aufgaben der Grundversorgung wie zum Beispiel an den Standorten in Thailand, Indien oder Mexiko. Die

MASSNAHMEN ZUR BEWÄLTIGUNG DER CORONA-PANDEMIE

[[Auch 2021 waren die in Deutschland gültige SARS-CoV-2-Arbeitsschutzregel und die 2020 geschlossene Betriebsvereinbarung maßgebend. Ein unternehmensweit geltendes und regelmäßig aktualisiertes Corona-Handbuch unterstützt bei der Umsetzung der Infektionsschutzmaßnahmen. Neben den Schutz- und Hygienekonzepten bildete im Berichtsjahr die COVID-19-Impfung der Beschäftigten den Schwerpunkt der Infektionsprävention. Dazu haben die Gesundheitsdienste der BMW Group an zahlreichen internationalen Werksstandorten COVID-19-Impfungen durchgeführt. Allein in Deutschland hat die BMW Group 2021 knapp 50.000 Impfungen durchgeführt.]]

[[KRANKENQUOTE¹



]]

Werksärzte der BMW Group beraten Mitarbeitende auf Wunsch auch bei individuellen Präventionsmaßnahmen und helfen, ihr Arbeitsumfeld so auszurichten, dass Gesundheit und Leistungsfähigkeit langfristig erhalten bleiben.

↗ [GRI-Index: 403-3, 403-6](#)

Den Erfolg der Maßnahmen im Gesundheitsmanagement misst das Unternehmen unter anderem an der Krankenquote. Die Krankenquote der BMW AG lag mit 3,4 % auf dem gleichen Niveau wie im Vorjahr (2020: 3,4 %). Das Unternehmen strebt eine kontinuierliche Verbesserung dieses Wertes an. ↗ [GRI-Index: 403-10](#)

Arbeitssicherheit und Ergonomie an den Standorten

Zum Gesundheitsschutz gehören für die BMW Group seit jeher präventive Maßnahmen wie sichere und ergonomisch günstige Arbeitsplätze. Das Recht auf Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz ist zudem ein zentraler Bestandteil des [BMW Group Kodex zu Menschenrechten und Arbeitsbedingungen](#). Darin verpflichten wir uns, weltweit die geltenden Arbeitsschutzgesetze einzuhalten. Darüber hinaus arbeitet die BMW Group fortlaufend an einheitlichen, standortübergreifenden Standards. Sie sollen sicherstellen, dass überall die gleichen Vorgaben zum Schutz von Mitarbeitenden gelten.

[[99,72 % der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in BMW Group Werken arbeiten an einem Standort, der nach einem internationalen Arbeitsschutzmanagementsystem nach ISO 45001 oder OHRIS zertifiziert ist.]]

Zertifiziertes Arbeitsschutzmanagement

Das weltweit abgestimmte Handeln im Arbeitsschutz basiert in der BMW Group auf der internationalen Zusammenarbeit sowie auf dem in allen Werken vorhandenen Arbeitsschutzmanagementsystem, das in 28 von 31 Werken nach ISO 45001 oder OHRIS² zertifiziert ist. Insgesamt 70.459 (2020: 69.092), also 99,72 % (2020: 99,70 %) der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie 14.773 bzw. 99,98 % der in BMW Group Werken beschäftigten Zeitarbeitskräfte³ arbeiten somit an einem Standort, der über ein internationales Arbeitsschutzmanagementsystem verfügt. Die BMW Group verfolgt weltweit das Ziel, bis 2025 jedes ihrer Werke nach einem dieser internationalen Standards zu zertifizieren. Ausstehend sind lediglich das Werk in Manaus (Brasilien), das Partnerwerk in Kaliningrad (Russland) sowie die Auftragsfertigung in Born (Niederlande). An nahezu allen Standorten arbeiten Vertretungen von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite an der Weiterentwicklung der Gesundheits- und Sicherheitsstandards der BMW Group.

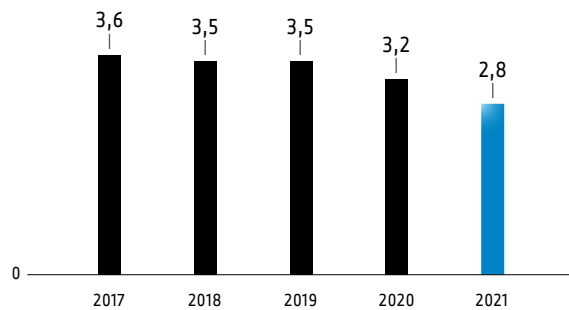
↗ [GRI-Index: 403-1, 403-4 \]\]](#)

¹ BMW AG; Anzahl Stunden Abwesenheit durch bezahlte Krankheitszeit, geteilt durch die vertraglich geregelten Sollarbeitsstunden; bis 2018 wurde auch Abwesenheit durch unbezahlte Krankheitszeit berücksichtigt. Werte bis 2018 sind nicht vergleichbar.

² Occupational Health- and Risk-Managementsystem

³ Die quantitative Abdeckung der Zeitarbeitskräfte kann dank Anpassungen in der Datenerhebung für das Berichtsjahr erstmals berichtet werden.

UNFALLHÄUFIGKEITSRATE¹



Unfallhäufigkeit

Die Maßnahmen der BMW Group zeigen auch bei der Unfallprävention positive Wirkung. So konnte die Unfallhäufigkeitsrate mit 2,8 Unfällen je 1 Mio. geleisteter Arbeitsstunden erfreulicherweise erneut gesenkt werden (2020: 3,2). Im Berichtsjahr kam es zu keinem Unfall mit Todesfolge (2020: ein Unfall mit Todesfolge). [↗ Weitere GRI-Informationen.](#) Die BMW Group verfolgt das Ziel, dass ihre Arbeitsschutzstandards unternehmensweit gelten. Ein erfolgreiches Beispiel hierfür sind die Werke unseres Joint Ventures BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang in China, die eine sehr niedrige Unfallhäufigkeitsrate aufweisen.

[↗ GRI-Index: 403-9](#)

Risiken erkennen und vermeiden

Um arbeitsbedingte Risiken in der Produktion und an Büroarbeitsplätzen zu erkennen, führt die BMW Group umfangreiche Gefährdungs- und Belastungsanalysen durch. Mit der

[2,8 Unfälle je 1 Mio. geleisteter Arbeitsstunden]

weiterentwickelten Pilotierung einer voll automatisierten Ergonomiebewertung durch das sogenannte Digital Workplace Stress Management geht die BMW Group über die gesetzlichen Anforderungen hinaus und setzt Maßstäbe in der Automobilbranche. Das Portfolio der Gefährdungsbeurteilungen wurde aufgrund des vermehrten Arbeitens am heimischen Arbeitsplatz um eine Mobilarbeitsplatzanalyse erweitert.

Die BMW Group evaluiert auf der Basis von Managementsystemen 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 2021 wurde jedes erforderliche Audit erfolgreich durchgeführt. Im Ergebnis konnten beispielsweise identifizierte Defekte bei Maschinen und Anlagen behoben werden.

[↗ GRI-Index: 403-2](#)

Beschäftigte regelmäßig schulen

Eine wichtige Voraussetzung, um Arbeitssicherheit und Gesundheit an allen Standorten zu gewährleisten, sind regelmäßige Schulungen und Trainings der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. 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 der zuständigen Sicherheitsfachkraft, den Betriebsärzten und der BMW Group Academy erstellt. Bei kurzfristigem Bedarf können Fachstellen ergänzend auch eigene Maßnahmen entwickeln und anbieten.

[Die BMW Group verpflichtet ihre Zulieferer, international anerkannte Anforderungen für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz einzuhalten.]

Arbeitssicherheit entlang der Wertschöpfungskette

Es ist der BMW Group ein wichtiges Anliegen, dass auch externe Partner und deren Mitarbeitende an unseren Standorten ein sicheres Arbeitsumfeld vorfinden und die Sicherheitsvorkehrungen nutzen. Die Zusammenarbeit mit Vertragspartnern ist zu diesem Zweck in einer eigenen Auftragnehmererklärung geregelt. Auf dieser Basis werden potenzielle Gefährdungen ermittelt und gezielt 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 die Arbeitssicherheit 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 (UNGC) abgeleiteten Managementsystemen.

VIelfALT

Die BMW Group sieht Vielfalt als Stärke. Eine vielfältige Belegschaft bringt verschiedene Sichtweisen, Erfahrungen und Kompetenzen in die tägliche Arbeit ein – und stärkt damit unsere Innovationskraft und unsere Wettbewerbsfähigkeit als Unternehmen. Aus diesem Grund fördern wir ein Arbeitsumfeld, das unterschiedliche Perspektiven aktiv einbezieht. Die Grundlage unseres ganzheitlichen Engagements bildet unser unternehmensweites Diversitätskonzept. Damit unterstützen wir ein Miteinander, das von Wertschätzung, gegenseitigem Verständnis sowie von Offenheit und Fairness geprägt ist.

Vielfalt unternehmensweit verankern

Die BMW Group legt großen 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 fest im

Die BMW Group sieht Vielfalt als Stärke. Eine vielfältige Belegschaft bringt verschiedene Sichtweisen, Erfahrungen und Kompetenzen in die tägliche Arbeit ein – und stärkt damit Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit der BMW Group.]

BMW Group Verhaltenskodex sowie im BMW Group Kodex zu Menschenrechten und Arbeitsbedingungen verankert. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können sich bei entsprechenden Anliegen an ihre Führungskräfte, die zuständigen Fachstellen, die Personalabteilung oder den Betriebsrat 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). GRI-Index: 406-1

Mit Trainings, Vorträgen und Dialogformaten sensibilisieren wir Beschäftigte und Führungskräfte für den positiven Beitrag, den Diversität im Unternehmen leisten kann. Zudem fördert die BMW Group Vielfalt und Chancengleichheit beim Recruiting und in der Personalentwicklung.

Auch für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat entwickelt die BMW Group Konzepte zur Förderung der Vielfalt. Über die festgelegten Diversitätskriterien und deren Umsetzung unterrichtet die Erklärung zur Unternehmensführung. GRI-Index: Vielfalt und Chancengleichheit

Unternehmensweite Initiativen

Die BMW Group schärft das Bewusstsein für Vielfalt im Unternehmen. Dazu organisieren wir beispielsweise jährlich eine Woche der Vielfalt. In 170 Aktivitäten motivierten wir im Berichtsjahr unsere Mitarbeitenden weltweit dazu, sich mit dem Thema auseinanderzusetzen. Gleichzeitig startete die internationale Kommunikationskampagne Driven By Diversity. Die interne Kampagne soll die vielfältigen Identitäten, Denkweisen und Erfahrungen unserer Mitarbeitenden sichtbar machen und Diversität in der Unternehmenskultur der BMW Group sowie im Selbstverständnis der Beschäftigten weiter verankern.

Mitarbeiterengagement

Initiativen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern tragen entscheidend dazu bei, dass Diversität aktiv gelebt wird. Beispielsweise beteiligten sich an der deutschlandweiten Diversity Challenge der Charta der Vielfalt im Berichtsjahr zwei Teams aus jungen Nachwuchskräften. Eines davon wurde für die Entwicklung einer Diversity-App mit dem ersten Platz ausgezeichnet.

Viele weitere Mitarbeitende engagieren sich in internen Netzwerken. Dazu gehören Frauennetzwerke an zahlreichen Standorten oder die Gruppe BMW Group PRIDE, die sich länderübergreifend für die Interessen der LGBT+*-Gemeinschaft einsetzt. Sexuelle Orientierung und Identität. Aus dem Dialog mit den internen Netzwerken gewinnt die BMW Group wichtige Impulse, ihr Engagement beim Thema Vielfalt gezielt weiterzuentwickeln.

Diversität fördern

Mit ihrem Diversitätskonzept hat die BMW Group das Thema ganzheitlich im Blick. Der Schwerpunkt unserer Maßnahmen liegt auf den fünf Dimensionen kultureller Hintergrund, Alter und Erfahrung, sexuelle Orientierung und Identität, körperliche und geistige Fähigkeiten sowie Geschlecht. Die Fachbereiche Personalpolitik und -strategie sowie das operative Personalwesen steuern gemeinsam mit den disziplinarischen Führungskräften die Umsetzung der Maßnahmen.]

MITARBEITENDE DER BMW AG NACH ALTERSGRUPPEN, NACH FUNKTIONSBEREICH UND GESCHLECHT

in %	< 30 Jahre	30-50 Jahre	> 50 Jahre
2019 gesamt	11,6	59,2	29,2
2020 gesamt	10,4	59,9	29,7
2021 gesamt	9,8	59,9	30,3
direkt ¹	13,3	53,6	33,1
indirekt ²	7,8	63,6	28,6
männlich	8,8	59,2	31,9
weiblich	15,2	63,4	21,4

]]

Kultureller Hintergrund

Bei der BMW Group arbeiten Menschen aus über 110 Nationen erfolgreich zusammen ([↗ Weitere GRI-Informationen](#)). Ein breites Spektrum an Personalentwicklungs-, Qualifizierungs- und Weiterbildungsangeboten zielt darauf, die interkulturelle Verständigung zu fördern. So richtet die BMW Group beispielsweise das Global Leader Development Programme bewusst auf internationale Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus. Wie im Vorjahr nahmen daran Neubeschäftigte aus acht Ländern teil. Darüber hinaus setzt sich die BMW Group unter anderem im Rahmen verschiedener Dialogformate für ein Arbeitsumfeld ohne Vorurteile und ein respektvolles Miteinander ein.

Bei der BMW Group arbeiten Menschen aus über 110 Nationen erfolgreich zusammen.]]

Alter und Erfahrung

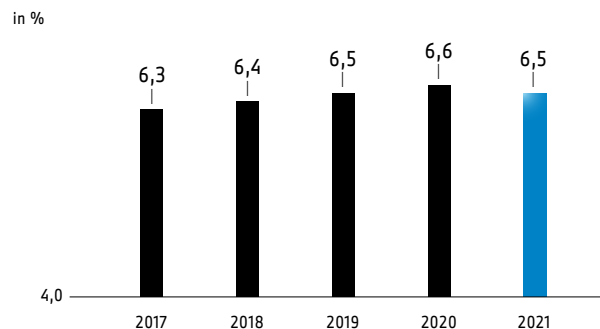
Die BMW Group begreift den demografischen Wandel als Herausforderung und Chance zugleich. Seit 2019 können Beschäftigte im Ruhestand ihr Wissen und ihre Erfahrung im Rahmen des Senior-Experten-Programms an jüngere Kolleginnen und Kollegen weitergeben. Im Reverse-Mentoring-Programm dagegen profitieren ältere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von neuen Kenntnissen der jüngeren Generation. Unsere Führungskräfte qualifizieren wir dazu, Chancen altersgemischter Teams zu erkennen und zu nutzen.

[↗ GRI-Index: 404-2](#)

Körperliche und geistige Fähigkeiten

Es gehört zum Selbstverständnis der BMW Group, Mitarbeitenden mit körperlichen oder geistigen Einschränkungen ein inklusives und barrierefreies Arbeitsumfeld zu bieten. Dies beginnt mit der Bereitstellung von Ausbildungsplätzen für schwerbehinderte Jugendliche und setzt sich mit der bedarfsgerechten Gestaltung von Arbeitsplätzen fort. Mit dem Beitritt zur internationalen Initiative [↗ The Valuable 500](#) im Berichtsjahr bekräftigen wir diesen Anspruch. Darüber hinaus vergab die BMW AG in Deutschland im Berichtsjahr erneut

SCHWERBEHINDERTENQUOTE DER BMW AG³



Aufträge an Werkstätten für Menschen mit Behinderung, die sich auf rund 24,2 Mio. € summierten (2020: rund 25,0 Mio. €).⁴

Sexuelle Orientierung und Identität

Sexuelle Orientierung und Identität ist als Fokusdimension fester Bestandteil gelebter Vielfalt in der BMW Group. Eine offene, vorurteilsfreie und respektvolle Arbeitsumgebung ist die Voraussetzung dafür, dass LGBT+-Mitarbeitende ihr Potenzial ungehindert einbringen können. Daher sensibilisiert die BMW Group Mitarbeitende und Führungskräfte für die Belange von LGBT+ zum Beispiel mit Informationsveranstaltungen oder Dialogformaten. Bei der Umsetzung unserer Maßnahmen werden wir durch das interne Netzwerk BMW Group PRIDE unterstützt. Auch nach außen setzen wir ein deutliches Zeichen: So sind wir 2021 dem PROUT EMPLOYER-Netzwerk der [↗ Prout at Work Foundation](#) beigetreten und haben die UN Standards of Conduct for Business for tackling discrimination against LGBTI People unterzeichnet.

Geschlecht

Die im Jahr 2020 definierten Maßnahmen zur Frauenförderung setzte die BMW Group im Berichtsjahr konsequent um. Ein Schwerpunkt lag dabei auf den Nachwuchs- und Führungskräfteprogrammen ([↗ Frauenanteil erhöhen](#)). Beim Führungskräfteprogramm Inspired Lead wird beispielsweise sowohl bei der Auswahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer als auch den Lerninhalten Geschlechtervielfalt berücksichtigt. Auch die Möglichkeit, Führungsfunktionen im Tandem zu besetzen (Joint Leadership), wurde im ersten Jahr nach Einführung des Programms von den Beschäftigten gut angenommen.]]

¹ taktgebundene bzw. Produktionsmitarbeitende

² alle Mitarbeitenden ohne Taktbindung

³ Die Quote der beschäftigten schwerbehinderten Mitarbeitenden bezieht sich auf die gesetzlichen Anforderungen gemäß dem deutschen Sozialgesetzbuch (SGB IX).

⁴ In die Betrachtung für 2021 sind alle bis zum 31.12.2021 leistungsbestätigten und abgerechneten Aufträge einbezogen.

]]

Unsere Maßnahmen zur Frauenförderung wurden im Jahr 2021 durch den Frauen-Karriere-Index extern bewertet. Dabei wurden die Wirksamkeit unserer Maßnahmen und die positive Entwicklung in der Förderung von Frauen bestätigt.

Regelmäßig vergleicht die BMW AG das monatliche Entgelt sowie die variable Vergütung der im Unternehmen beschäftigten Frauen und Männer. Dabei werden auch der jeweilige Beschäftigungsgrad und die Funktionsebene berücksichtigt. Ziel der Prüfung ist es, sicherzustellen, dass die Vergütungsstrukturen zu einer fairen Bezahlung führen. Im Berichtsjahr ergaben sich innerhalb der BMW AG keine wesentlichen Abweichungen des Gesamtvergütungspakets zwischen den Geschlechtern. [↗ GRI-Index: 405-2.1](#)

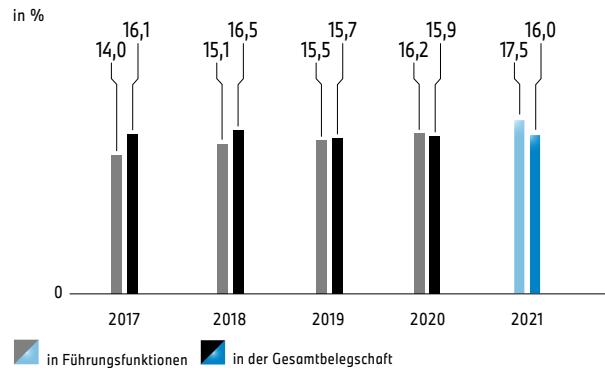
Frauenanteil erhöhen

Die BMW Group arbeitet fortlaufend daran, den weiblichen Anteil in der Gesamtbelegschaft sowie speziell in Führungspositionen zu erhöhen. Dies ist insofern herausfordernd, als besonders im technischen Bereich weiterhin mehr männliche Fachkräfte ausgebildet werden und somit am Arbeitsmarkt zur Verfügung stehen.

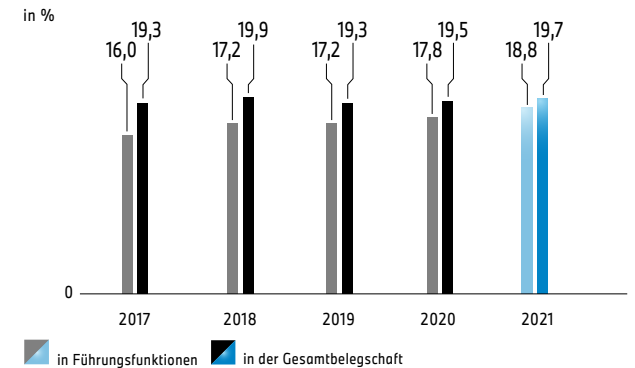
Die BMW Group hat sich für alle Ebenen des Unternehmens Ziele beim Frauenanteil gesetzt. Unsere Zielsetzungen für Frauen in Führungspositionen bis zum Jahr 2025 haben wir

18,8 % Frauenanteil in Führungspositionen in der BMW Group

FRAUENANTEIL IN FÜHRUNGSPOSITIONEN UND IN DER GESAMTBELEGSCHAFT IN DER BMW AG²



FRAUENANTEIL IN FÜHRUNGSPOSITIONEN UND IN DER GESAMTBELEGSCHAFT IN DER BMW GROUP²



nachgeschärft. Für die BMW Group streben wir einen Anteil von 22 % an, für die BMW AG einen Anteil von 20 %. 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 %.

Der Frauenanteil in Führungspositionen¹ in der BMW Group steigt seit vielen Jahren kontinuierlich. Weltweit lag der Anteil weiblicher Führungskräfte in der BMW Group zum Ende des Berichtsjahres 2021 bei 18,8 % (2020: 17,8 %). In der BMW AG hat sich die Zahl der Frauen in Führungspositionen von 2011 bis heute mehr als verdoppelt. Prozentual lag der Anteil weiblicher Führungskräfte in der BMW AG zum Ende des Jahres 2021 bei 17,5 % (2020: 16,2 %).

Der Frauenanteil in der Gesamtbelegschaft der BMW Group erreichte im Berichtszeitraum 19,7 % (2020: 19,5 %). In der BMW AG lag der Frauenanteil an der Gesamtbelegschaft bei 16,0 % (2020: 15,9 %). [↗ Weitere GRI-Informationen](#)

Die BMW Group achtet auch in den Nachwuchsprogrammen auf einen hohen Frauenanteil. So soll sichergestellt werden, dass der Anteil von Frauen in der Gesamtbelegschaft und in Führungspositionen auch in Zukunft steigt. Im Trainee-programm (Global Leader Development Programme) erhöhte sich 2021 der Anteil von Frauen auf rund 47 % (2020: 42 %). In den studentischen Förderprogrammen (Fastlane, Speed-Up) sank die Quote leicht auf rund 32 % (2020: 33 %). [↗](#)

¹ Zur Definition des Begriffs Führungspositionen siehe [↗ Glossar](#).

² Zur Definition des neuen Mitarbeiterbegriffs siehe [↗ Glossar](#).

GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT

Als Unternehmen mit einer multinationalen Belegschaft und Standorten auf sechs Kontinenten sind wir Teil der Gesellschaft. Aus diesem Grund reicht unsere ökologische, ökonomische und soziale Verantwortung auch über unser Kerngeschäft hinaus. An allen internationalen Standorten setzen wir die Schwerpunkte unserer Arbeit auf bessere Lebensverhältnisse und Bildungschancen sowie interkulturelle Verständigung. Durch unser vielfältiges Engagement tragen wir auch zur Erreichung der nachhaltigen Entwicklungsziele der UN bei.

KULTURELLE BRÜCKEN BAUEN

Als weltweit agierendes Unternehmen mit einer vielfältigen Belegschaft haben wir großes Interesse an der guten Verständigung zwischen Kulturen, Nationen und Religionen. Zusammen mit der [United Nations Alliance of Civilisations](#) (UNAOC) vergeben wir seit dem Jahr 2011 regelmäßig den [Intercultural Innovation Award](#). Der Preis wird für Projekte verliehen, die konstruktive Lösungen für interkulturelle Spannungen und Konflikte suchen.

Die BMW Group verfolgt das Ziel, mit den ausgezeichneten Projekten bis zum Jahr 2025 insgesamt 6 Mio. Menschen zu erreichen. Zum Ende des Jahres 2021 wurden durch die prämierten Projekte bereits rund 5,7 Mio. Menschen unterstützt (2020: 5,1 Mio. Menschen).¹ Die BMW Group sieht sich somit auf einem guten Weg, das selbst gesteckte Ziel sogar zu übertreffen. [1\]](#)

Unser Anspruch

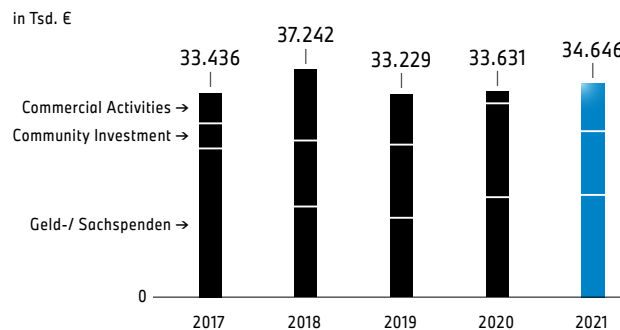
Die BMW Group hat den Anspruch, mit ihrem gesellschaftlichen Engagement konkrete Bedürfnisse abzudecken und langfristige Wirkung zu erzielen. In den Mittelpunkt stellen wir Projekte, die wir mit unseren Kompetenzen gezielt unterstützen können. Darüber hinaus leisten wir im Krisenfall schnell und unbürokratisch Hilfe. So stellte die BMW Group im Berichtsjahr 1,5 Mio. € für Rettungsdienste zur Bewältigung der Hochwasserkatastrophe in Deutschland bereit.²

Die Gesamtausgaben der BMW Group für ihr gesellschaftliches Engagement lagen im Jahr 2021 insgesamt bei 34,6 Mio. € (2020: 33,6 Mio. €). Dazu zählen unter anderem soziale Projekte, Kommunikationsaktivitäten, Sponsoring von kulturellen und sportlichen Veranstaltungen sowie Spenden unterschiedlicher Art.

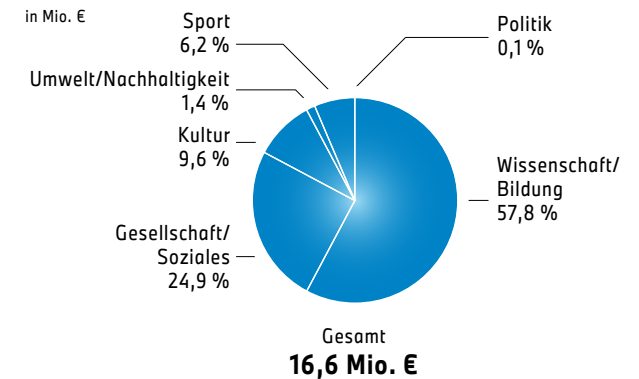
Mit Bildungsprojekten Lebensperspektiven verbessern

An ihren Standorten entwickelt die BMW Group Bildungsprojekte mit dem Ziel, Jugendlichen den Schritt in den Arbeitsmarkt zu erleichtern und ihnen auf diesem Weg bessere Lebensperspektiven zu eröffnen. Mit eigenen Förderprogrammen von der Grundschulausbildung bis zur höheren

GESAMTAUSGABEN FÜR GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT NACH ENGAGEMENTTYPEN³



SPENDENAUSGABEN WELTWEIT⁴



Schulbildung leistet das Unternehmen einen langfristigen Beitrag für mehr Chancengleichheit. Bei ihrem Förderansatz geht die BMW Group von den spezifischen Bedürfnissen und Anforderungen am jeweiligen Standort aus. Im Berichtsjahr unterstützte die BMW Group verschiedene Bildungsprojekte – beispielsweise in China, Indien, Südkorea, Russland und den USA. [Gesellschaftliches Engagement der BMW Group 1\]](#)

¹ Die Anzahl der durch die Projekte unterstützten Menschen wird jeweils zum Jahresende von den Preisträgern angegeben. Sie ergibt sich aus der Zusammenführung von Medien- und Quellenangaben. Gezählt werden die Personen, die direkt von den Projekten profitieren.

² Hiervon wurden im Jahr 2021 rund 900.000 € abgerufen.

³ Das gesellschaftliche Engagement der BMW Group gliedert sich in drei Hauptbereiche: Unsere Spenden umfassen Geld- bzw. Sachzuwendungen, unser Community Investment beinhaltet unsere Aufwendungen für eigene Projektinitiativen und Partnerschaften sowie das Corporate Volunteering, und unsere Commercial Activities umspannen das Sponsoring von Aktivitäten und Veranstaltungen zur Kultur- und Sportförderung und Nachhaltigkeit. Ein Teil der Commercial Activities bezieht sich auf das Cause Related Marketing.

⁴ in Form von Geld- und Sachzuwendungen

📌 Mitarbeiterengagement stärken

Zahlreiche Beschäftigte der BMW Group engagieren sich weltweit auf unterschiedliche Weise für soziale und ökologische Belange. Dazu gehört vor allem die Unterstützung von Bildungsprojekten und Aktionen zum Wohl der Gemeinden an unseren Standorten. Um ihren Beschäftigten einen niederschweligen Einstieg in das gesellschaftliche Engagement zu bieten, hat die BMW Group im Berichtsjahr eine sogenannte Social Week mit Vortragsreihen und Schnupperveranstaltungen ins Leben gerufen. Darüber hinaus wurde mit dem Social Marketplace eine digitale Plattform geschaffen, auf der sich Beschäftigte zu gemeinnützigen Projekten informieren und sich mit Gleichgesinnten austauschen können. Auch umweltbezogene Initiativen – wie das Sammeln von Plastikabfällen, das Pflanzen von Bäumen oder der Anbau von Gemüse – sind fester Bestandteil wiederkehrender Mitarbeiteraktionen.

Auszeichnung für gemeinnütziges Engagement

Die BMW Group bezieht ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aktiv in ihr gesellschaftliches Engagement ein. Besonders verdienstvolle Einsätze werden seit zehn Jahren mit dem BMW Group Award für gesellschaftliches Engagement¹ gewürdigt. Im Jahr 2021 zeichnete die BMW Group vier Beschäftigte für ihr gemeinnütziges Engagement aus, einen davon mit einem von der Doppelfeld-Stiftung gesponserten Sonderpreis. Die BMW Group Awards für gesellschaftliches Engagement sind mit jeweils 10.000 € dotiert und kommen unmittelbar den jeweiligen Hilfsprojekten zugute.

📌 Mit dem BMW Group Award zeichnen wir besonders verdienstvolles Engagement unserer Beschäftigten aus. 📌

Förderung von Innovationen

Junge Talente in der BMW Group ermuntern wir, ihr Know-how zu nutzen und mit eigenen Projekten dazu beizutragen, die sozialen und ökologischen Herausforderungen unserer Zeit zu lösen. Im Accelerator-Programm Innovation for Impact fördern wir junge Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die durch innovative Technologien einen Beitrag dazu leisten.

Inspiring Responsible Leadership – die BMW Foundation Herbert Quandt

Die [BMW Foundation Herbert Quandt](#)² ist eine unabhängige Unternehmensstiftung, die als wichtiger Partner mit ihren Aktivitäten zur gesellschaftlichen Verantwortung der BMW Group beiträgt. Gleichzeitig regt sie Führungspersönlichkeiten weltweit an, ihre gesellschaftliche Verantwortung wahrzunehmen und sich für eine friedliche, gerechte und nachhaltige Zukunft einzusetzen. Mit ihren Aktivitäten unterstützt die Stiftung die nachhaltigen Entwicklungsziele der UN. Diese Ziele stehen auch bei den Förderungen, Kooperationen und Investitionen der Stiftung im Vordergrund. Bei jeder Investitionsentscheidung wird die gesellschaftliche und nachhaltige Wirkung berücksichtigt. Detaillierte Informationen dazu finden sich im aktuellen [Impact Investing Report](#). Zentrale Aktivitäten im Berichtsjahr waren unter anderem das [Accelerator-Programm RESPOND](#), die [Equity, Diversity, and Belonging Week](#) und ein Responsible Leaders Lab zum Thema [Reshaping Mobility to Serve Citizens' Needs](#). 📌

GLOBALER SCHULTERSCHLUSS FÜR NACHWUCHSKRÄFTE

📌 Globalen Herausforderungen gemeinschaftlich begegnen und beständige, weltweite Verbindungen schaffen – die Leitidee des Netzwerks [One Young World](#) bringt Nachwuchskräfte aus der ganzen Welt zusammen, die sich gesellschaftlich und sozial engagieren. Seit dem Jahr 2016 entsendet die BMW Group eine eigene Delegation zum One Young World Summit. Im Jahr 2021 haben rund 60 junge Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group teilgenommen. 📌

📌 Mit unserem Accelerator-Programm fördern wir Beschäftigte, die durch innovative Technologien einen sozialen oder ökologischen Beitrag leisten. 📌

¹ Bezeichnung bis 2020: BMW Group Award für Soziales Engagement

² Die BMW Foundation Herbert Quandt ist eine Unternehmensstiftung der BMW AG. Mit den Erträgen ihres Stiftungsvermögens sowie den regelmäßigen finanziellen Zuwendungen der Stifterin setzt die Stiftung ihr Programm um. Die unabhängige Stiftung wird durch ein Kuratorium beraten, in dem per Satzung unter anderem der Aufsichtsratsvorsitzende sowie je ein Mitglied des Aufsichtsrats und des Vorstands der BMW AG vertreten sind.

FINANZIELLE LEISTUNG

91	Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen
95	Gesamtaussage zum Geschäftsjahr
96	Vergleich Prognose mit tatsächlicher Geschäftsentwicklung
98	Ertragslage Konzern
101	Finanzlage Konzern
103	Refinanzierung
105	Vermögenslage Konzern
107	Wertschöpfungsrechnung
109	Geschäftsverlauf
117	Erläuterungen zur BMW AG

AUF EINEN BLICK

16.060 Mio. €

Konzernergebnis vor Steuern (+ 207,5 % zum Vorjahr)

[🔗 Direkt zum Abschnitt](#)

9.870 Mio. €

Ergebnis vor Finanzergebnis Segment Automobile (+ 356,5 % zum Vorjahr)

[🔗 Direkt zum Abschnitt](#)

3.753 Mio. €

Ergebnis vor Steuern Segment Finanzdienstleistungen (+ 117,6 % zum Vorjahr)

[🔗 Direkt zum Abschnitt](#)



FINANZIELLE LEISTUNG

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE UND BRANCHENBEZOGENE RAHMENBEDINGUNGEN

Nach dem pandemiebedingten Einbruch der Weltwirtschaft im Vorjahr nahm die Konjunktur im Berichtsjahr 2021 wieder Fahrt auf. Nach Berechnungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) legte das globale Bruttoinlandsprodukt (BIP) 2021 um 5,9 % gegenüber dem Vorjahr zu. In allen drei großen Regionen – Europa, den USA und China – war eine Erholung der Wirtschaft zu beobachten.

Die Corona-Krise traf die Länder der Eurozone härter als andere große Regionen. Dafür war die anschließende Erholung in den am stärksten betroffenen Ländern Europas ausgeprägter. Insgesamt wuchs die Wirtschaft der Euroländer um 5,1 % im Vergleich zum Vorjahr. In Deutschland fiel dabei das Konjunkturplus im Berichtsjahr mit 2,7 % geringer aus als in anderen europäischen Ländern. Grund dafür waren vor allem Lieferengpässe unter anderem bei Halbleiter-Bauteilen. Frankreich (+ 6,7 %), Italien (+ 6,3 %) und Spanien (+ 5,0 %) konnten 2021 hingegen deutlich wachsen. Dies ist vor allem auf die Impffortschritte, die Lockerung der Pandemierestricttionen und die Nachholeffekte nach dem konjunkturellen Einbruch zurückzuführen.

Im UK konnte sich die Wirtschaft 2021 trotz des EU-Austritts und der Lieferengpässe nach dem besonders starken Einbruch im Vorjahr erholen. Das BIP ist um 7,0 % gewachsen.

In den USA legte die Wirtschaft im Berichtszeitraum um 5,7 % zu. Auch der Arbeitsmarkt hat sich 2021 erholt. Die Beschäftigung in den USA konnte das Vorkrisenniveau noch nicht wieder erreichen, in einigen Branchen herrscht aber bereits Arbeitskräftemangel.

In China lag das Wachstum 2021 bei 8,1% und damit deutlich über dem Vorjahr. Insbesondere der Außenhandel konnte wieder deutlich zulegen. Allerdings ließ die Dynamik aufgrund eines schwächeren privaten Konsums zum Jahresende etwas nach.

Nach dem deutlichen Rückgang der Wirtschaftsleistung in Japan 2020 erholte sich die Konjunktur in der ersten Jahreshälfte 2021 leicht. Trotz umfangreicher Konjunkturpakete schrumpfte die Wirtschaft ab der zweiten Jahreshälfte aber wieder. Im Gesamtjahr lag das Wachstum bei 1,8 %.

Devisenmärkte und internationales Zinsumfeld

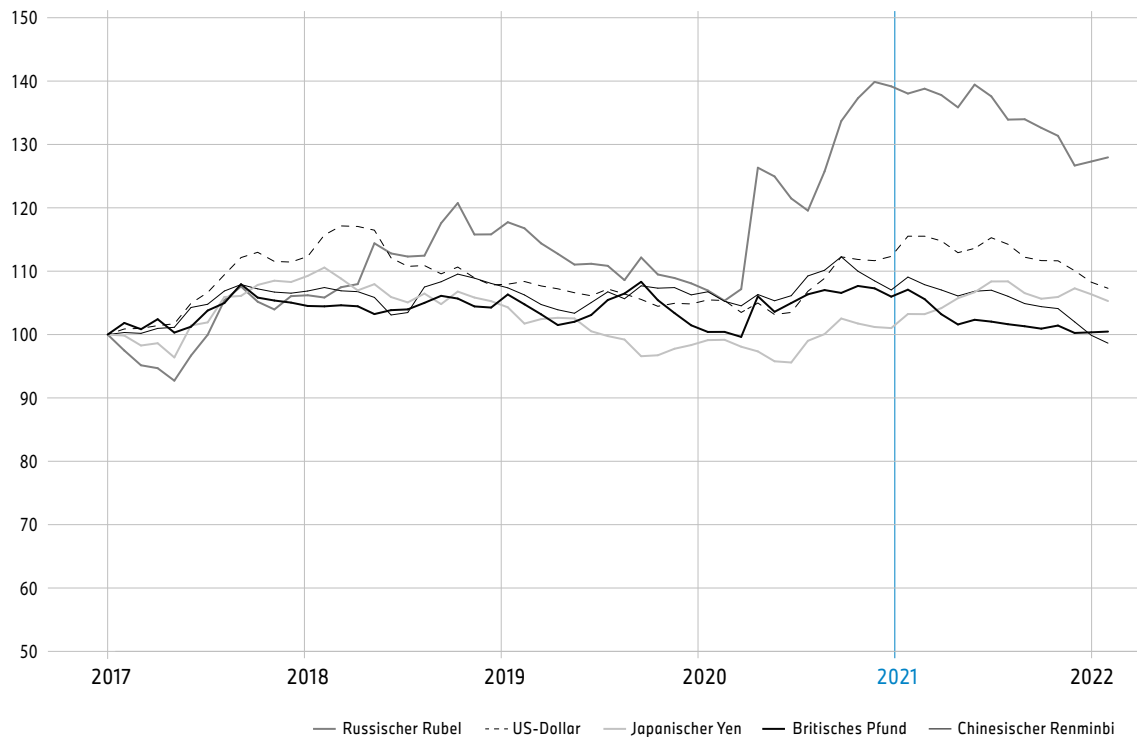
Engpässe bei den Lieferketten, Kapazitätsengpässe und höhere Energiepreise führten zu einem Anstieg der Inflation in den großen Volkswirtschaften. Einige Notenbanken kündigten zum Ende des Jahres eine Änderung der bisher sehr expansiven Geldpolitik an.

Die Schwankungsbreite des US-Dollar gegenüber dem Euro fiel 2021 wieder etwas geringer aus als noch im Vorjahr. Die US-Währung pendelte zwischen 1,23 und 1,12 US-Dollar je Euro und schwächte sich auf Jahressicht mit einem Durchschnittskurs von 1,18 US-Dollar je Euro etwas ab. Sowohl die Europäische Zentralbank (EZB) als auch die amerikanische Notenbank (Fed) ließen den Leitzins unverändert, kündigten aber zum Jahresende einen Abbau der Anleihenkäufe an.

Das britische Pfund bleibt auch nach dem Brexit auf dem schwächeren Niveau, auf das es nach dem Referendum 2016 gefallen war. Im Durchschnitt lag das Pfund im Jahr 2021 bei 0,86 je Euro und notierte damit etwas stärker als in den vorangegangenen Jahren. Als Reaktion auf die hohe Inflation hat die englische Notenbank (BoE) im Dezember 2021 den Leitzins um 15 Basispunkte auf 25 Basispunkte angehoben.

WECHSELKURSE IM VERGLEICH ZUM EURO

Index: Dezember 2016 = 100



Quelle: Reuters

In China führten die schnelle Erholung der heimischen Wirtschaft und der starke Anstieg der Exporte 2021 zu einer kontinuierlichen Aufwertung des chinesischen Renminbi. Im Jahresmittel notierte die chinesische Währung gegenüber dem Euro bei 7,63 Renminbi. Ende des Jahres begann die chinesische Zentralbank zur Stützung der Konjunktur gegen den internationalen Trend mit einer Lockerung ihrer Geldpolitik, indem sie den Mindestreservesatz für die meisten Banken um 50 Basispunkte senkte.

Das durchschnittliche Wechselkursniveau für den japanischen Yen lag im Berichtszeitraum bei 130 Yen je Euro.

Wie bereits im Vorjahr notierten im Berichtszeitraum auch die Währungen der großen Schwellenländer aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie schwächer. Während die indische Rupie gegenüber dem Euro im Durchschnitt um rund 3 % an Wert einbüßte, wertete der russische Rubel um 5 % und der brasilianische Real im Jahresdurchschnitt sogar um 8 % im Vergleich zum Euro ab.

Energie- und Rohstoffpreise

Das Jahr 2021 war von einer ausgeprägten Rohstoffknappheit gekennzeichnet. Bei fast allen Rohstoffen lag die Nachfrage höher als das Angebot. Die Preise für Stahl und Aluminium haben sich im Jahresdurchschnitt gegenüber dem Vorjahr in etwa verdoppelt, sind gegen Jahresende aber wieder leicht gesunken.

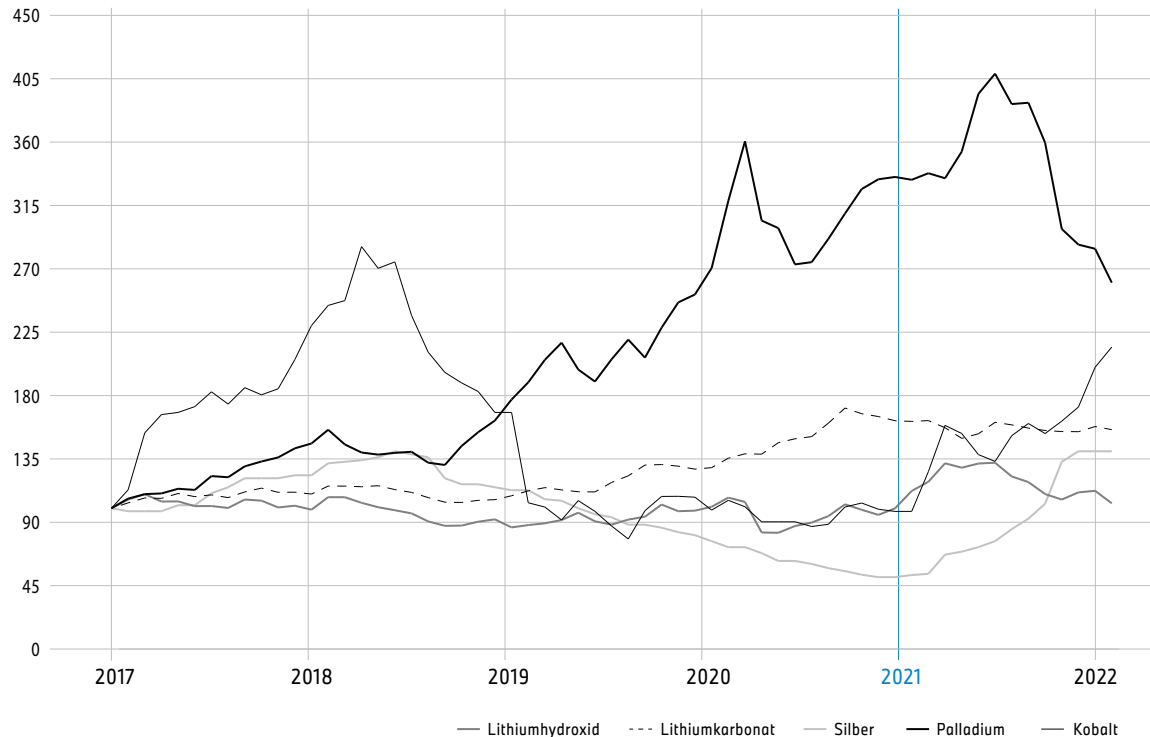
Eine ähnliche Entwicklung zeigten auch die Preise für Edelmetalle. Während bis zur Mitte des Jahres 2021 eine deutliche Verteuerung im Vergleich zum Vorjahr zu beobachten

war, sind die Preise unter anderem für Rhodium und Palladium in der zweiten Jahreshälfte wieder gesunken. Hier wirkte auch die geringere Nachfrage der Automobilindustrie preisdämpfend.

Bei den Batterierohstoffen haben sich die Preise vor allem wegen der steigenden Nachfrage nach Batterien für Elektrofahrzeuge deutlich erhöht. So lagen die Notierungen für Kobalt im Vergleich zum Vorjahrestief fast doppelt so hoch. Die Preise für Lithium haben sich im Jahresdurchschnitt ebenfalls nahezu verdoppelt.

ENTWICKLUNG DER METALLPREISE

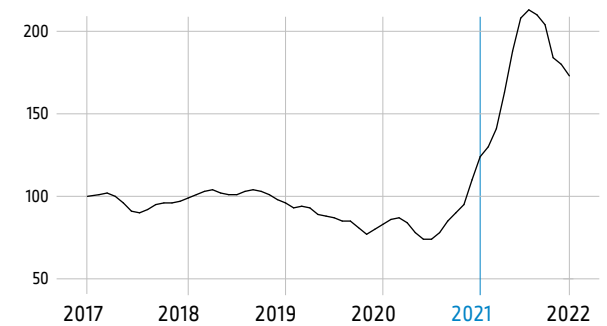
Index: Dezember 2016 = 100



Quelle: Reuters

STAHLPREISENTWICKLUNG

Index: Januar 2016 = 100

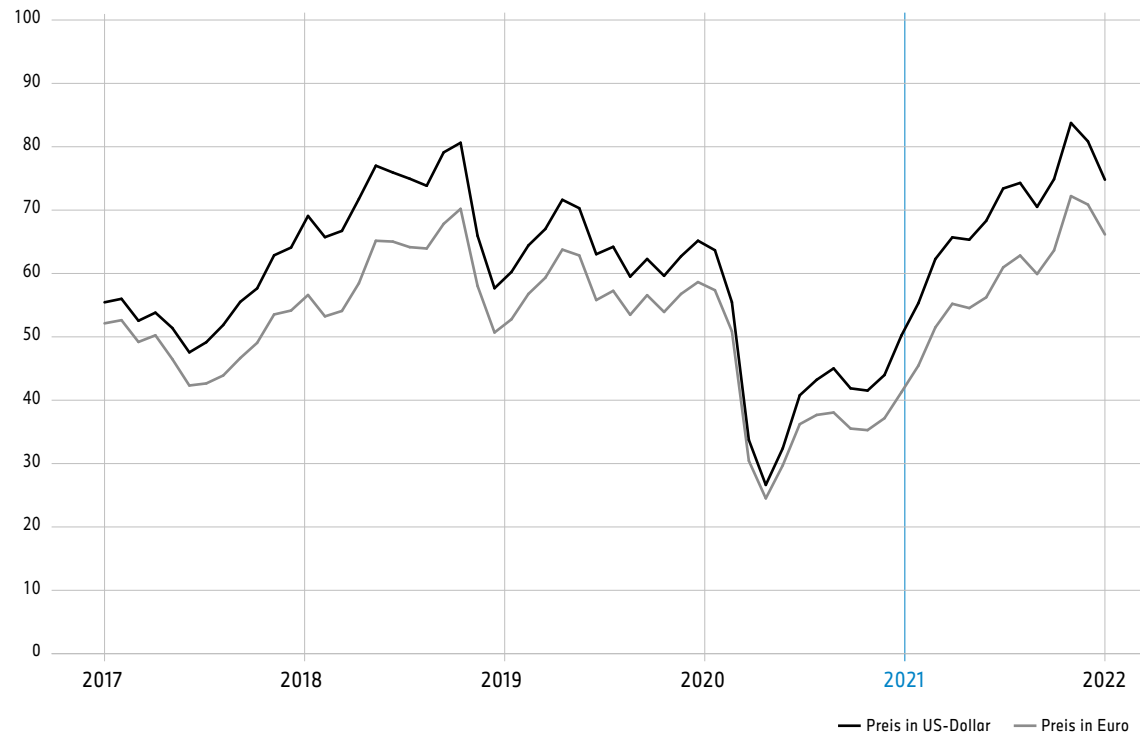


Quelle: Arbeitsgemeinschaft der Eisen und Metall verarbeitenden Industrie

Während es im Vorjahr unter dem Eindruck der Corona-Pandemie am Ölmarkt kurzzeitig zu Negativpreisen kam, sind die Preise für Rohöl 2021 massiv gestiegen. Die US-Sorte WTI notierte zwischenzeitlich bei über 84 US-Dollar und die Sorte Brent bei über 86 US-Dollar je Barrel. Beide erreichten damit den höchsten Stand seit sieben Jahren. Zum Jahresende 2021 sanken die Preise wieder etwas, lagen aber immer noch deutlich über den Vorjahreswerten.

ÖLPREISENTWICKLUNG

Preis je Barrel der Marke Brent



Internationale Automobilmärkte

Die internationalen Automobilmärkte konnten sich 2021 trotz anhaltender Lieferengpässe in vielen Märkten insgesamt leicht erholen. Weltweit stiegen die Zulassungszahlen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge um etwa 1% auf insgesamt 73,4 Mio. Fahrzeuge.

INTERNATIONALE AUTOMOBILMÄRKTE

	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %
Europa	-2
davon Deutschland	-10
davon Frankreich	+1
davon Italien	+6
davon Spanien	+1
davon UK	+1
USA	+3
China	+3
Japan	-3
Gesamt	+1

Internationale Motorradmärkte

Auf den internationalen Motorradmärkten war im Jahr 2021 im Hubraumsegment über 250 ccm eine überwiegend positive Entwicklung zu beobachten. Weltweit lagen die Motorradzulassungen um 14% über dem pandemiebedingt rückläufigen Vorjahreswert. Auch die Märkte in Europa zeigten einen Aufwärtstrend und erreichten im Berichtszeitraum ein Plus von 7%. Von den großen Motorradmärkten trugen Italien (+22%), Spanien (+11%) und Frankreich (+10%) zur Erholung in Europa bei. In Deutschland hingegen gingen die Zulassungszahlen deutlich zurück (-12%). Auf dem US-amerikanischen Markt legten die Zulassungen im Vergleich zum Vorjahr um 15% deutlich zu. Auch Brasilien entwickelte sich nach einem Rückgang im Vorjahr mit 32% sehr positiv. Das stärkste Wachstum unter den berichteten Märkten verzeichnete China mit einem Plus von 44%.

Die Zulassungszahlen auf den internationalen Motorradmärkten entwickelten sich im Berichtsjahr 2021 wie folgt:

INTERNATIONALE MOTORRADMÄRKTE

	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %
Europa	+7
davon Deutschland	-12
davon Frankreich	+10
davon Italien	+22
davon Spanien	+11
Amerika	+19
davon USA	+15
davon Brasilien	+32
Asien	+31
davon China	+44
Gesamt	+14

**GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSJAHR**

Die BMW Group blickt trotz der globalen Herausforderungen aus der Versorgung mit Halbleiter-Komponenten und den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf einen positiven Geschäftsverlauf im Berichtsjahr 2021 zurück.

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage im Jahr 2021 ist Ausdruck der soliden finanziellen Basis des Unternehmens. Die Geschäftsentwicklung hat die Erwartungen der Unternehmensleitung erfüllt. Diese Einschätzung berücksichtigt auch Erkenntnisse nach dem Ende des Berichtszeitraums.

VERGLEICH PROGNOSE MIT TATSÄCHLICHER GESCHÄFTSENTWICKLUNG

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der bedeutsamsten Leistungsindikatoren des BMW Konzerns sowie der Segmente Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen im Geschäftsjahr 2021 im Vergleich zu den Prognoseaussagen im BMW Group Bericht 2020. Anhaltend positive Preiseffekte bei Neu- und Gebrauchtwagen und die anteilige Auflösung der Rückstellung für das EU-Kartellverfahren führten zu einer innerjährigen Anpassung der Prognose für die EBIT-Marge im Segment Automobile. Geringere Risikovor-sorgen für erwartete Restwert- und Kreditrisiken sowie ein höheres Ergebnis aus dem Wiederverkauf von Leasingrück-läufnern und die Auflösung von Wertberichtigungen für Kreditrisiken veranlassten die BMW Group zudem, ihre Prognose für den Korridor des Return on Equity (RoE) anzupassen. Dies ist nachfolgend dargestellt.

Detaillierte Angaben zu den wichtigsten Leistungsindikatoren des Konzerns finden sich im Rahmen der nachfolgenden Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns. Die Entwicklung der bedeutsamsten Leistungsindikatoren der Segmente Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen werden in den jeweiligen Kapiteln zu den Segmenten beschrieben.

BMW GROUP VERGLEICH PROGNOSEAUSSAGEN FÜR 2021 MIT TATSÄCHLICHER GESCHÄFTSENTWICKLUNG 2021

	Prognose für 2021 im Geschäftsbericht 2020	Innerjährige Anpassungen	Tatsächliche Geschäftsentwicklung 2021
KONZERN			
Ergebnis vor Steuern	Deutlicher Anstieg		in Mio. € 16.060 (+207,5 %) Deutlicher Anstieg
Mitarbeiter am Jahresende	Leichter Rückgang		118.909 (-1,5 %) Leichter Rückgang
Frauenanteil in Führungsfunktionen in der BMW Group	Leichter Anstieg		in % 18,8 (+5,6 %) Solider Anstieg
SEGMENT AUTOMOBILE			
Auslieferungen ¹	Solider Anstieg		in Einheiten 2.521.514 (+8,4 %) Solider Anstieg
Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen	Deutlicher Anstieg		in % 13,0 (+56,6 %) Deutlicher Anstieg
CO ₂ -Emissionen EU-Neuwagenflotte ²	Deutliche Reduzierung		in g / km 115,9 (-14,1 %) ⁴ Deutliche Reduzierung
CO ₂ -Emissionen je produziertes Fahrzeug ³	Moderate Reduzierung		in t 0,33 (-5,7 %) ⁵ Moderate Reduzierung
EBIT-Marge	6 bis 8	Q2: 7 bis 9 Q3: 9,5 bis 10,5	in % 10,3 (+7,6 %-Punkte)
Return on Capital Employed (RoCE) ⁶	Deutlicher Anstieg		in % 59,9 (+47,2 %-Punkte) Deutlicher Anstieg
SEGMENT MOTORRÄDER			
Auslieferungen	Solider Anstieg	Q2: deutlicher Anstieg	in Einheiten 194.261 (+14,8 %) Deutlicher Anstieg
EBIT-Marge	8 bis 10		in % 8,3 (+3,8 %-Punkte)
Return on Capital Employed (RoCE) ⁶	Deutlicher Anstieg		in % 35,9 (+20,9 %-Punkte) Deutlicher Anstieg
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN			
Return of Equity (RoE)	12 bis 15	Q2: 17 bis 20 Q3: 20 bis 23	in % 22,6 (+11,4 %-Punkte)

¹ enthält Automobile aus dem Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (2021: 651.236 Automobile)

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

³ Effizienzkennzahl berechnet aus Scope-1- und Scope-2-CO₂-Emissionen (Market-based-Methode gemäß GHG Protocol Scope 2-Guidance; im Wesentlichen Verwendung der VDA-Emissionsfaktoren sowie vereinzelt Verwendung lokaler Emissionsfaktoren; Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO₂) der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke inkl. Joint Venture 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. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerke, ohne Auftragsfertigung)

⁴ Zur besseren Vergleichbarkeit der Vorjahreswerte mit dem aktuellen Berichtsjahr hat eine Umrechnung der 2020-NEFZ-Werte auf WLTP unter Bereinigung der gültigen Flexibilitätsskizzen 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 Ökoinnovationen) auf 135 g CO₂/km gemäß WLTP (ohne Flexibilitätsskizzen). 2020 war eine Phase-in-Regelung sowie die Anrechnung von Supercredits möglich. 2021 entfielen diese beiden Erleichterungen für die BMW Group.

⁵ Aufgrund der Ausweitung des Berichtsumfanges im Berichtsjahr wurde eine Korrektur des Vergleichswerts (2020 vor Anpassung: 0,31 t) auf 0,35 t vorgenommen.

⁶ Die Prognose für den RoCE für die Segmente Automobile und Motorräder stützt sich – abweichend von den übrigen bedeutsamsten Leistungsindikatoren – auf die Veränderung in Prozentpunkten. [↗ Glossar](#)

Vertriebszahlen für Auslieferungen*

Im Jahr 2020 hat die BMW Group ihre Richtlinien und Verfahrensweisen zur Meldung von Vertriebszahlen für Auslieferungen von Automobilen überprüft und überarbeitet, um die Zuverlässigkeit und Aussagekraft der Auslieferungszahlen weiter zu verbessern, insbesondere hinsichtlich des Zeitpunkts der Erfassung von Auslieferungen (der „Überarbeitete Berichtsprozess“).

Die BMW Group hat den Überarbeiteten Berichtsprozess ab dem Jahr 2020 in allen Märkten angewandt. Während die BMW Group Auslieferungszahlen für bestimmte ihrer bedeutendsten Märkte für die in diesem Bericht präsentierten Jahre 2016 bis 2019 überarbeitet hat, wurden diese Zahlen für die übrigen Märkte der BMW Group nicht überarbeitet. Im Ergebnis sind daher die in diesem Bericht präsentierten Auslieferungszahlen für die Jahre 2016 bis 2019 nicht direkt mit den für die Jahre 2020 und 2021 präsentierten Zahlen vergleichbar. Insbesondere wurden die in diesem Bericht präsentierten Auslieferungszahlen für Automobile wie folgt überarbeitet:

Wenn Gesamt-Auslieferungszahlen für Automobile präsentiert werden, die sich nicht auf einzelne Modellreihen beziehen, wurden diese Zahlen für die Jahre 2016 bis 2019 für die 16 bedeutendsten Märkte der BMW Group angepasst, um den Überarbeiteten Berichtsprozess zu reflektieren. In den Jahren 2016 bis 2019 entsprachen die Auslieferungen von Automobilen in diesen 16 Märkten durchschnittlich 87% der gesamten Auslieferungen der BMW Group. Für jedes der Jahre 2016 bis 2019 machte die Berichtigung dabei weniger als 1% der gesamten Auslieferungen von Automobilen der BMW Group aus.

Die Auslieferungszahlen für Automobile für die anderen Märkte der BMW Group wurden für den Zeitraum vor dem Jahr 2020 nicht angepasst, und die Auslieferungszahlen für Motorräder wurden für den Zeitraum vor dem Jahr 2020 für keinen Markt angepasst. Die BMW Group ist der Auffassung, dass sich die Tatsache, dass diese Zahlen nicht angepasst wurden, um den Überarbeiteten Berichtsprozess zu reflektieren, auf die in diesem Bericht präsentierten Auslieferungszahlen nur unwesentlich auswirkt.

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 Werkstatersatzfahrzeuge oder Vorführfahrzeuge klassifiziert haben.

- Die Auslieferungszahlen für den Zeitraum vor dem Jahr 2020 umfassen auch eine unwesentliche Anzahl an Vorserienfahrzeugen, die zu keinem Zeitpunkt für den Verkauf an einen Endkunden bestimmt waren (zum Beispiel Fahrzeuge, die von staatlichen Behörden im Zusammenhang mit Sicherheitsbewertungen (etwa Crashtests) oder für andere Tests verwendet wurden).

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



* Siehe Definition Auslieferungen im [Glossar](#).

ERTRAGSLAGE KONZERN

BMW GROUP VERKÜRZTE GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

in Mio. €	2021	2020	Veränderung in %
Umsatzerlöse	111.239	98.990	12,4
Umsatzkosten	- 89.253	- 85.408	- 4,5
Bruttoergebnis vom Umsatz	21.986	13.582	61,9
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	- 9.233	- 8.795	- 5,0
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	647	43	-
Ergebnis vor Finanzergebnis	13.400	4.830	-
Finanzergebnis	2.660	392	-
Ergebnis vor Steuern	16.060	5.222	-
Ertragsteuern	- 3.597	- 1.365	-
Jahresüberschuss	12.463	3.857	-
Ergebnis je Stammaktie in €	18,77	5,73	-
Ergebnis je Vorzugsaktie in €	18,79	5,75	-

in %	2021	2020	Veränderung in %-Punkten
Bruttomarge ¹	19,8	13,7	6,1
Umsatzrendite vor Steuern ²	14,4	5,3	9,1
Umsatzrendite nach Steuern ³	11,2	3,9	7,3
Steuerquote ⁴	22,4	26,1	- 3,7

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 %	2021	2020
Europa	42,4	44,3
Asien	32,5	32,1
Amerika	22,8	21,4
Sonstige Regionen	2,3	2,2
Konzern	100,0	100,0

BMW GROUP UMSATZKOSTEN

in Mio. €	2021	2020	Veränderung in %
Herstellungskosten	51.361	46.878	9,6
Finanzdienstleistungen betreffende Umsatzkosten	26.409	27.114	- 2,6
davon Zinsaufwendungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	1.643	1.960	- 16,2
Forschungs- und Entwicklungskosten	6.299	5.689	10,7
davon Abschreibungen aktivierter Entwicklungskosten	1.935	1.710	13,2
Serviceverträge, Telematik und Pannenhilfe	1.591	1.411	12,8
Gewährleistungsaufwendungen	2.192	2.971	- 26,2
Sonstige Umsatzkosten	1.401	1.345	4,2
Umsatzkosten	89.253	85.408	4,5

Kartelluntersuchung abgeschlossen

Im Halbjahresbericht zum 30. Juni 2021 wurde über den Abschluss des Kartellverfahrens der EU-Kommission im Zusammenhang mit Vorwürfen über die Beschränkung des Innovationswettbewerbs bei bestimmten Abgasreinigungssystemen berichtet. Mit Zustellung der aktualisierten Beschwerdepunkte am 20. Mai 2021 ließ die EU-Kommission die ursprünglich erhobenen Vorwürfe weitgehend fallen. Die Neubewertung der im Jahr 2019 dazu gebildeten Rückstellung führte im zweiten Quartal zu einem positiven Ergebniseffekt in Höhe von rund 1 Mrd. €. Das Verfahren wurde am 8. Juli 2021 durch einen Vergleich abgeschlossen und führte zu einem Bußgeld in Höhe von rund 373 Mio. €. Die Bußgeldzahlung erfolgte im Juli 2021. Zusätzliche Informationen, insbesondere zu weiteren Kartellverfahren und Zivilklagen, finden sich im Konzernanhang 2021, Textziffer [38].

Anstieg des Konzernergebnisses

Die Konzernumsatzerlöse des Geschäftsjahres lagen deutlich über denen des Vorjahres, die durch die im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie stehenden Schließungen von Händlerbetrieben belastet waren (2021: 111.239 Mio. €; 2020: 98.990 Mio. € / +12,4 %). Der Anstieg des Absatzvolumens im Vorjahresvergleich wurde durch Produktionsausfälle aufgrund knapper Verfügbarkeit von Halbleiter-Komponenten gedämpft. Dies konnte jedoch durch eine verbesserte Preisrealisierung aufgrund des gestiegenen Wunsches nach individueller Mobilität sowie der weltweiten Verknappung des Angebots, bedingt durch die Lieferengpässe bei Halbleiter-Komponenten, überkompensiert werden. Zudem erhöhten positive Produkt-Mix-Effekte aufgrund des gestiegenen Absatzes umsatzstarker Fahrzeuge die Umsatzerlöse. Die Knappheit der Halbleiter spiegelt sich auch auf den Ge-

brauchwagenmärkten wider und führte zu einem Anstieg der Preise und somit zu höheren Erlösen aus dem Verkauf von Leasingrückläufern.

Die Umsatzkosten des Konzerns lagen mit 89.253 Mio. €, im Wesentlichen bedingt durch den Anstieg des Absatzvolumens, über denen des Vorjahres (2020: 85.408 Mio. € / + 4,5 %).

Weitere Gründe für den Anstieg sind volumenbedingte Kosten aus dem Verkauf von Leasingrückläufern, steigende Rohstoff- und Energiepreise und der höhere Anteil an elektrifizierten Fahrzeugen. Zudem beeinflussten Auflösungen und geringere Zuführungen für Kreditrisikovorsorgen sowie das Remarketingergebnis aus dem Wiederverkauf von Leasingrückläufern die Umsatzkosten positiv.

Im Vorjahr belasteten Vorsorgen unter anderem im Zusammenhang mit dem Abgasrückführungskühler die Gewährleistungskosten.

Der Rückgang des Personalstands sowie Umstellungseffekte aus der Modernisierung des Altersvorsorgemodells in Deutschland in Höhe von 562 Mio. €³ reduzierten die Umsatz-, Vertriebs- und Verwaltungskosten. Gegenläufig führten höhere Aufwendungen für erfolgsabhängige Vergütungsbestandteile zum Anstieg dieser Kosten. Die in den Umsatzkosten sowie den Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten enthaltenen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen betragen insgesamt 6.495 Mio. € (2020: 6.143 Mio. €).

Forschungs- und Entwicklungsleistungen entfielen hauptsächlich auf neue Fahrzeugmodelle (unter anderem die voll-elektrischen Modelle BMW iX und BMW i4 sowie der neue BMW 2er Active Tourer), Aufwendungen für die Entwicklung von digitalen Produkten, automatisiertem Fahren und neuen Architekturen. Korrespondierend zu den Anläufen von Fahrzeugen und Baukästen in Zusammenhang mit der Elektro-Offensive stiegen die F&E-Kosten im Vergleich zum Vorjahr.

Der Saldo der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen verbesserte 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 somit aufgrund der oben beschriebenen Effekte auf 13.400 Mio. € (2020: 4.830 Mio. €).

Im Vorjahresvergleich verbesserte sich das Finanzergebnis deutlich auf 2.660 Mio. € (2020: 392 Mio. €). Wesentliche positive Einflussfaktoren sind das übrige Finanzergebnis sowie das Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung.

Im übrigen Finanzergebnis wirkte die weiterhin positive Marktwertentwicklung bei Zinssicherungsgeschäften aus dem Anstieg der Zinskurven in den USA. Im Vorjahr führte ein sinkendes Zinsniveau dagegen zu negativen Bewertungseffekten bei Zinssicherungsgeschäften. Zudem wirkten sich im übrigen Finanzergebnis positive Bewertungseffekte vor allem aus dem BMW i Ventures Fonds sowie die Entwicklung der SGL-Carbon-Aktie aus.

Das gestiegene At-Equity-Ergebnis aus dem chinesischen Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, in Höhe von 1.727 Mio. € (2020: 1.212 Mio. €) war ein weiterer wesentlicher Treiber des Anstiegs des Finanzergebnisses.

BMW GROUP FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN

in Mio. €	2021	2020
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	6.870	6.279
Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten	-2.506	-2.300
Abschreibungen	1.935	1.710
Forschungs- und Entwicklungskosten	6.299	5.689

BMW GROUP KENNZAHLEN FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN

in %	2021	2020	Veränderung in %-Punkten
Forschungs- und Entwicklungsquote ¹	6,2	6,3	-0,1
Aktivierungsquote ²	36,5	36,6	-0,1

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.

Wie zuletzt in der Quartalsmitteilung zum 30. September 2021 prognostiziert, lag das Konzernergebnis vor Steuern mit 16.060 Mio. € deutlich über dem des Vorjahres (2020: 5.222 Mio. €) und damit im Rahmen der Erwartungen.

Die Ertragsteuern stiegen im Berichtsjahr auf 3.597 Mio. € (2020: 1.365 Mio. €), im Wesentlichen bedingt durch das im Vergleich zum Vorjahr deutlich höhere Ergebnis vor Steuern. Die Steuerquote beträgt im Berichtsjahr 22,4% (2020: 26,1%). Der Rückgang der Steuerquote im Vergleich zum Vorjahr resultierte aus der Teilauflösung der Rückstellung im Zusammenhang mit dem Kartellverfahren der EU-Kommission sowie den positiven Effekten aus der Marktbewertung im übrigen Finanzergebnis.

Im Berichtsjahr lag die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit 118.909 leicht unter Vorjahr und bewegte sich damit im Rahmen der Erwartungen (2020: 120.726 / -1,5% Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter).

FINANZLAGE KONZERN

Die Kapitalflussrechnungen des Konzerns und der Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen zeigen die Herkunft und Verwendung der Zahlungsströme der Geschäftsjahre 2021 beziehungsweise 2020. 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.

Der gestiegene Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit resultiert insbesondere aus der Verbesserung des Ergebnisses vor Steuern. Der produktionsinduzierte Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen trägt wesentlich zu einem positiven Effekt aus dem Working Capital bei. Gegenläufig wirkt der Anstieg der Vorräte im Segment Automobile, der teilweise durch die Reduktion der Vorräte im Segment Finanzdienstleistungen kompensiert wird. Resultierend aus der positiven Geschäftsentwicklung ist ein Anstieg der Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Bereich der Kundenfinanzierung zu verzeichnen. Der Abbau von Forderungen im Bereich der Händlerfinanzierung ist auf die starke Nachfrage und damit einhergehende kurze Standzeiten zurückzuführen und wirkt gegenläufig. Die Veränderung der Rückstellungen ist hauptsächlich auf die Teilauflösung der Rückstellung im Zusammenhang mit dem Kartellverfahren der EU-Kommission zurückzuführen.

Höhere Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, insbesondere für die Einführung neuer Fahrzeugmodelle, führten im Vorjahresvergleich zu einem höheren Mittelabfluss. Im Vorjahr beeinflussten darüber hinaus der Zahlungsmittelzufluss aus dem Verkauf von Wertpapieren sowie eine erhaltene Dividende der BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, den Cashflow aus der Investitionstätigkeit positiv.

Die Veränderung im Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit resultiert im Wesentlichen aus einem Anstieg der Finanzverbindlichkeiten gegenüber Beteiligungen sowie der geringeren Dividende für das Pandemiejahr 2020.

BMW GROUP ÜBERBLICK ZAHLUNGSSTRÖME

in Mio. €	2021	2020	Veränderung
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der betrieblichen Tätigkeit	15.903	13.251	2.652
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	- 6.389	- 3.636	- 2.753
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	- 6.735	- 8.254	1.519
Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Effekte	- 307	140	- 447
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.472	1.501	971

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

FREE CASHFLOW FÜR DAS SEGMENT AUTOMOBILE

in Mio. €	2021	2020	Veränderung
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der betrieblichen Tätigkeit	12.583	8.178	4.405
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	- 6.208	- 3.933	- 2.275
Bereinigung um Nettoinvestitionen in Wertpapiere und Investmentanteile	- 21	- 850	829
Free Cashflow Segment Automobile	6.354	3.395	2.959

Der Free Cashflow des Segments Automobile lag zum 31. Dezember 2021 bei einem Rekordhoch von 6.354 Mio. €. Wesentlicher Einflussfaktor für den gestiegenen Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit war die deutliche Verbesserung des Ergebnisses vor Steuern im Vergleich zum Vorjahr. In der Veränderung des Working Capital zeigte sich der Aufbau der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leis-

tungen positiv, gegenläufig wirkte die Veränderung der Vorräte, die bedingt durch Produktionsanpassungen aufgrund von Lieferengpässen bei Halbleiter-Komponenten anstiegen. Der im Vergleich zum Vorjahr höhere 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. 2021	31. 12. 2020	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.009	9.522	2.487
Wertpapiere und Investmentanteile	3.767	3.759	8
Konzerninterne Nettofinanzforderungen	9.111	7.996	1.115
Finanzvermögen	24.887	21.277	3.610
Abzüglich externer Finanzverbindlichkeiten*	- 2.525	- 2.815	290
Nettofinanzvermögen Segment Automobile	22.362	18.462	3.900

* 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. €	2021	2020	Veränderung
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der betrieblichen Tätigkeit	3.259	2.762	497
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	74	424	- 350
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	- 2.629	- 2.508	- 121
Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Effekte	- 96	110	- 206
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	608	788	- 180

Der höhere Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit resultierte im Wesentlichen aus einer Steigerung des Ergebnisses vor Steuern. Weiterhin wirkte eine Reduzierung der Händlerbestände und dem damit einhergehenden Abbau von Forderungen aus Finanzdienstleistungen, vornehmlich der Händlerfinanzierung, positiv. Ein Anstieg im Bereich der Kundenfinanzierung wirkte gegenläufig. Der Abbau der Vorräte, der auf eine starke Nachfrage nach Leasingrückläufern zurückzuführen ist, wirkte ebenfalls positiv. Die Veränderung im Mittelzufluss aus der Investitionstätigkeit ist auf den im Vergleich zum Vorjahr gestiegenen Mittelabfluss aus Investitionen in Wertpapiere und gleichzeitig rückläufigen Mittelzufluss aus dem Verkauf von Wertpapieren 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 über-

geordnete 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 ausgeschlos-

sen. Dieses konservative Finanzierungsprofil unterstützt zusätzlich das Rating des Unternehmens. Für nähere Informationen wird auf den Abschnitt Liquiditätsrisiken im Abschnitt Prognose-, Risiko- und Chancenmanagement verwiesen.

Die gezielte Kapitalmarktbearbeitung und das gute Rating sowie die hohe Kapitalmarktakzeptanz ermöglichten 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. Sämtliche Emissionen wurden wie bereits in den Vorjahren nicht nur von institutionellen Anlegern nachgefragt, sondern bei ausgewählten Transaktionen auch von privaten Investoren. Ferner wurden Forderungen aus der Kunden- und Händlerfinanzierung sowie Rechte und Pflichten aus Leasingverträgen im Rahmen der Asset-Backed-Securities-Finanzierung (ABS) verbriefte. Bankspezifische Finanzierungsinstrumente, wie zum Beispiel Kundeneinlagen der konzerneigenen Banken in Deutschland und in den USA, ergänzten die Refinanzierung. Darüber hinaus würden Darlehen international tätiger Banken in Anspruch genommen.

Im Berichtszeitraum emittierte die BMW Group Anleihen in Höhe von rund 6,9 Mrd. €. Hierbei refinanzierte sich die BMW Group mittels 144A-Transaktionen im Gesamtvolumen von 4,5 Mrd. US-Dollar am amerikanischen Kapitalmarkt und mittels sogenannter Panda-Anleihen in Höhe von 9,5 Mrd. chinesischen Renminbi am chinesischen Kapitalmarkt. Eine Euro-Benchmarkanleihe in Höhe von 1,5 Mrd. € sowie eine Anleihe im Gesamtwert von 0,5 Mrd. kanadischen Dollar rundeten die Aktivitäten an den internationalen Kapitalmärkten ab. Im Jahr 2021 wurden ABS-Transaktionen mit einem Gesamtfinanzierungsvolumen von umgerechnet 15,1 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 2021:

Programme	Programmrahmen	Ausnutzung*
In Mrd. €		
Euro Medium Term Notes	50,0	30,7
Australian Medium Term Notes	1,6	-
Commercial Paper	13,0	1,4

* bewertet zum Wechselkurs am Handelstag der jeweiligen Transaktion

Die BMW Group hat im Jahr 2021 durchgängig solide Liquiditätsvorsorgen getroffen, um jederzeit flexibel und unabhängig handeln zu können. Zum 31. Dezember 2021 betrug die Liquiditätsvorsorge 20,2 Mrd. € und lag damit auch aufgrund des hohen Free Cashflow deutlich über dem Vorjahreswert von 17,8 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 den Textziffern [31], [35] und [39] zu finden.

VERMÖGENSLAGE KONZERN

BMW GROUP VERKÜRZTE KONZERNBILANZ ZUM 31. DEZEMBER

in Mio. €	2021	2020	Veränderung in %	Währungsbereinigte Veränderung ¹ in %	Anteil an der Bilanzsumme in % 2021
AKTIVA					
Immaterielle Vermögenswerte	12.980	12.342	5,2	4,9	5,7
Sachanlagen	22.390	21.850	2,5	0,7	9,8
Vermietete Erzeugnisse	44.700	41.995	6,4	2,9	19,5
At Equity bewertete Beteiligungen	5.112	3.585	42,6	42,6	2,2
Sonstige Finanzanlagen	1.241	735	68,8	61,9	0,5
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	87.417	84.277	3,7	-1,0	38,1
Finanzforderungen	7.515	7.752	-3,1	-4,6	3,3
Latente und laufende Ertragsteuern	3.731	3.065	21,7	16,6	1,6
Sonstige Vermögenswerte	10.243	10.326	-0,8	-3,0	4,4
Vorräte	15.928	14.896	6,9	4,0	6,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.261	2.298	-1,6	-4,5	1,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16.009	13.537	18,3	16,2	7,0
Bilanzsumme	229.527	216.658	5,9	2,6	100,0
PASSIVA					
Eigenkapital	75.132	61.520	22,1	18,3	32,7
Rückstellungen für Pensionen	1.247	3.693	-66,2	-66,5	0,5
Sonstige Rückstellungen	13.954	13.982	-0,2	-2,5	6,1
Latente und laufende Ertragsteuern	2.379	1.256	89,4	86,0	1,0
Finanzverbindlichkeiten	103.463	106.376	-2,7	-6,0	45,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.932	8.644	26,5	24,4	4,8
Sonstige Verbindlichkeiten	22.420	21.187	5,8	1,3	9,8
Bilanzsumme	229.527	216.658	5,9	2,6	100,0

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

² Siehe Textziffer [4] im Konzernanhang.

Die Konzernbilanzsumme liegt währungsbereinigt leicht über dem Niveau des Konzernabschlusses 2020. Mit Berücksichtigung der Währungseinflüsse unter anderem aus dem US-Dollar, dem britischen Pfund und dem chinesischen Renminbi liegt die Konzernbilanzsumme solide über dem Vorjahr.²

Die Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte sind gegenüber dem 31. Dezember 2020 währungsbereinigt gestiegen. Hintergrund sind höhere Investitionen, unter anderem für die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und Modellüberarbeitungen.

Die vermieteten Erzeugnisse liegen währungsbereinigt leicht über dem Vorjahr. Der verwaltete Vertragsbestand liegt auf dem Niveau des Vorjahres, Hintergrund für den Anstieg sind das im Vorjahresvergleich gestiegene Neugeschäft sowie ein höheres durchschnittliches Finanzierungsvolumen pro Fahrzeug, getrieben durch einen verbesserten Produkt-Mix.

Die at Equity bewerteten Beteiligungen stiegen währungsbereinigt im Vergleich zum Vorjahr deutlich an. Wesentlicher Treiber ist der bedingt durch das höhere At-Equity-Ergebnis gestiegene Beteiligungswert des chinesischen Joint Ventures BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang. Im Geschäftsjahr 2021 fand darüber hinaus keine Ausschüttung statt.

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind gegenüber dem 31. Dezember 2020 aufgrund des Rückgangs aus der Händlerfinanzierung, im Wesentlichen in den USA, Deutschland, im UK und in Frankreich, währungsbereinigt leicht gesunken. Der währungsbereinigte Rückgang der Händlerfinanzierung wird teilweise durch die steigende Kundenfinanzierung kompensiert. Mit Berücksichtigung der Währungseffekte steigen die Forderungen aus Finanzdienstleistungen leicht an. In der Kreditfinanzierung wurden

im Geschäftsjahr 2021 1.334.853 Verträge mit Endkunden neu abgeschlossen. Der verwaltete Vertragsbestand mit Endkunden und Händlern ist gegenüber dem Konzernabschluss 2020 um 2,6 % auf 3.929.583 Verträge gesunken.

Der Anstieg der liquiden Mittel liegt im Wesentlichen an dem ergebnisbedingt höheren Cashbestand der Konzerngesellschaften.

Das Konzerneigenkapital stieg auf 75.132 Mio. €. Eigenkapitalerhöhend wirkte im Wesentlichen der Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG in Höhe von 12.382 Mio. €. Die Dividendenausschüttung in Höhe von 1.253 Mio. € reduzierte das Eigenkapital.

Die Pensionsverpflichtungen sanken währungsbereinigt deutlich auf 1.247 Mio. €. Hintergrund sind im Wesentlichen versicherungsmathematische Gewinne sowie positive Umstellungseffekte aus der Modernisierung des Altersvorsorge-modells.¹

Die Finanzverbindlichkeiten sind im Vergleich zum Vorjahr bedingt durch die Rückzahlung von Anleihen währungsbereinigt gesunken.

Trotz der unbeständigen Situation aufgrund des weiteren Verlaufs der Corona-Pandemie sowie der knappen Verfügbarkeit von Halbleiter-Komponenten konnte im Geschäftsjahr die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der BMW Group gestärkt werden.

BMW GROUP EIGENKAPITALQUOTE²

in %	31. 12. 2021	31. 12. 2020	Veränderung in %-Punkten
Konzern	32,7	28,4	4,3
Segment Automobile	41,5	37,0	4,5
Segment Finanzdienstleistungen	11,3	10,5	0,8

¹ Siehe [Textziffer \[32\]](#) im Konzernanhang.

² Verhältnis des jeweiligen Eigenkapitals zur entsprechenden Bilanzsumme

WERTSCHÖPFUNGS- RECHNUNG

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 zurückbehalten. 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 2021 ist aufgrund des im Vorjahresvergleich verbesserten Ergebnisses deutlich gestiegen.

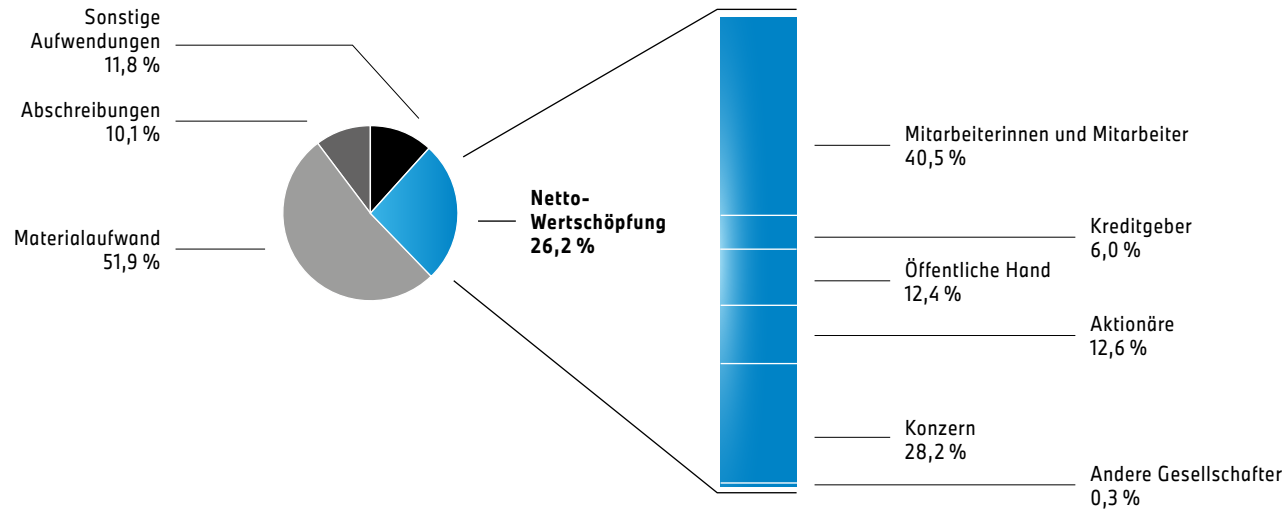
BMW GROUP WERTSCHÖPFUNGSRECHNUNG

	2021 in Mio. €	2021 in %	2020 in Mio. €	2020 in %	Veränderung in %
ENTSTEHUNGSRECHNUNG					
Umsatzerlöse	111.239	96,0	98.990	98,4	12,4
Finanzerträge	2.904	2,5	650	0,6	-
Sonstige Erträge	1.702	1,5	916	0,9	85,8
Unternehmensleistung	115.845	100,0	100.556	100,0	15,2
Materialaufwand*	60.173	51,9	52.355	52,1	14,9
Sonstige Aufwendungen	13.599	11,8	16.766	16,7	-18,9
Vorleistungen	73.772	63,7	69.121	68,8	6,7
Brutto-Wertschöpfung	42.073	36,3	31.435	31,3	33,8
Abschreibungen auf das gesamte Anlagevermögen	11.758	10,1	11.976	11,9	-1,8
Netto-Wertschöpfung	30.315	26,2	19.459	19,3	55,8
VERTEILUNGSRECHNUNG					
Mitarbeiter	12.286	40,5	12.244	63,0	0,3
Kreditgeber	1.808	6,0	2.129	10,9	-15,1
Öffentliche Hand	3.758	12,4	1.229	6,3	-
Aktionäre	3.827	12,6	1.253	6,4	-
Konzern	8.555	28,2	2.522	13,0	-
Andere Gesellschafter	81	0,3	82	0,4	-1,2
Netto-Wertschöpfung	30.315	100,0	19.459	100,0	55,8

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

BMW GROUP WERTSCHÖPFUNG 2021

in %



GESCHÄFTSVERLAUF

Segment Automobile

BMW Group sichert erneut Spitzenposition im Premiumsegment

Die BMW Group blickt trotz globaler Herausforderungen wie der Versorgungssituation bei Halbleiter-Komponenten und den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf eine positive Geschäftsentwicklung im Berichtsjahr 2021 zurück. Dank einer hohen Kundennachfrage und einer attraktiven Produktpalette erzielte das Unternehmen mit 8,4 % ein solides Absatzwachstum und baute mit insgesamt 2.521.514¹ ausgelieferten Fahrzeugen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce seine Spitzenposition im Premiumsegment aus (2020: 2.325.179¹ Automobile).

Die Auslieferungen² der Marke BMW lagen im Berichtsjahr 2021 mit 2.213.790¹ Automobilen um 9,1% über dem Vorjahreswert (2020: 2.028.841¹ Automobile). MINI legte mit 302.138 Fahrzeugen ebenfalls zu (2020: 292.582 Automobile / +3,3 %). Rolls-Royce Motor Cars übergab insgesamt 5.586 Automobile in Kundenhand (2020: 3.756 Automobile / +48,7%). Damit markiert das Jahr 2021 einen absoluten Bestwert für die Luxusmarke.

Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge auf Rekordhoch

Die Elektromobilität gewinnt auch für die BMW Group weiter stark an Bedeutung und ist ein wesentlicher Wachstumstreiber bei der Absatzentwicklung. Dies spiegelt sich in den sehr deutlich gestiegenen Absatzzahlen elektrifizierter Modelle der Marken BMW und MINI wider.

Mit insgesamt 328.314³ Fahrzeugen legten die Auslieferungen im Berichtszeitraum sehr deutlich um 70,4 % zu (2020: 192.662³). Besonders stark war die Nachfrage bei den voll-elektrischen Modellen, deren Auslieferungen sich mit 103.854³ Automobilen im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppelten (2020: 44.541³ / +133,2%). Ihr Anteil an den Gesamtauslieferungen betrug im Berichtszeitraum 4,1% (2020: 1,9%). Zum Ende des Jahres 2021 kamen mit dem BMW iX und BMW i4 zwei weitere vollelektrische Modelle in den Handel, für die es in der Fachpresse positive Resonanz gab. Im Berichtszeitraum verfügte die BMW Group damit über insgesamt 14 elektrifizierte Modelle. Im Jahr 2022 erweitert die rein elektrisch angetriebene Luxuslimousine BMW i7 zusammen mit dem BMW iX1⁴ das Produktangebot. Der gestiegene Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen und der konsequente Einsatz von Efficient Dynamics Technologien führte zu weiteren Fortschritten in der Senkung der CO₂-Flottenemissionen. Weitere Informationen finden sich im Kapitel [↗ CO₂- und Schadstoffemissionen](#).

AUSLIEFERUNGEN ELEKTRIFIZIERTER MODELLE

in Einheiten	2021	2020	Veränderung in %
BMW Group PHEV	224.460	148.121	51,5
BMW Group BEV	103.854	44.541	133,2
Gesamt	328.314	192.662	70,4



¹ einschließlich Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (2021: 651.236 Automobile, 2020: 602.247 Automobile)

² Definition des Begriffs Auslieferungen siehe [↗ Glossar](#).

³ einschließlich Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang

⁴ [↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

Absatzsituation in den Märkten: Erneuter Rekordwert in China

Die Auslieferungen in Asien verzeichneten im Berichtszeitraum mit einem Höchstwert von 1.067.914¹ Automobilen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce einen soliden Zuwachs (2020: 986.464¹ Automobile / + 8,3 %). In China erzielte der Absatz ein Plus von 8,9 % und erreichte mit 847.935¹ Einheiten ebenfalls einen neuen Rekordwert (2020: 778.412¹ Automobile).

In Europa war ein leichter Anstieg der Auslieferungen auf 949.124 Einheiten (2020: 913.642 Automobile / + 3,9 %) zu beobachten. In Deutschland hingegen waren die Auswirkungen der Corona-Pandemie zu Beginn des Berichtsjahres noch deutlicher spürbar. Auf Jahresbasis erreichten die Auslieferungen mit 266.818 ausgelieferten Automobilen das Niveau des Vorjahres daher nicht (2020: 285.019 Automobile / - 6,4 %).

Im UK lag der Absatz aller drei Konzernmarken mit 164.344 Automobilen (2020: 163.174 Automobile / + 0,7 %) auf Vorjahresniveau. Frankreich und Italien verzeichneten jeweils Wachstumsraten im zweistelligen Bereich. So stieg der Absatz in Frankreich auf 76.845 Einheiten (2020: 69.880 Automobile / + 10,0 %), in Italien lieferte die BMW Group insgesamt 70.224 Fahrzeuge aus (2020: 62.538 Automobile / + 12,3 %).

Auch in Amerika belebte sich der Absatz spürbar. Die Zahl der Auslieferungen stieg dort auf 451.747 Automobile im Berichtszeitraum (2020: 379.714 Automobile / + 19,0 %). Im US-Markt wurden insgesamt 368.032 Automobile an Kundinnen und Kunden übergeben (2020: 307.876 Automobile / + 19,5 %).

BMW GROUP AUSLIEFERUNGEN AUTOMOBILE NACH REGIONEN UND MÄRKTEN ²

in Tsd.	2021	2020	2019	2018	2017
Europa	949,1	913,6	1.081,6	1.097,4	1.101,9
davon Deutschland	266,8	285,0	330,5	310,6	296,5
davon UK	164,3	163,2	233,8	236,8	242,4
Amerika	451,7	379,7	472,9	457,1	456,1
davon USA	368,0	307,9	375,7	355,4	358,8
Asien ¹	1.067,9	986,5	930,8	871,8	847,7
davon China ¹	847,9	778,4	724,7	635,8	595,0
Sonstige Märkte	52,8	45,4	52,2	59,9	59,3
Gesamt¹	2.521,5	2.325,2	2.537,5	2.486,1	2.465,0

¹ einschließlich Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (2021: 651.236 Automobile, 2020: 602.247 Automobile, 2019: 538.612 Automobile, 2018: 455.581 Automobile, 2017: 385.705 Automobile)

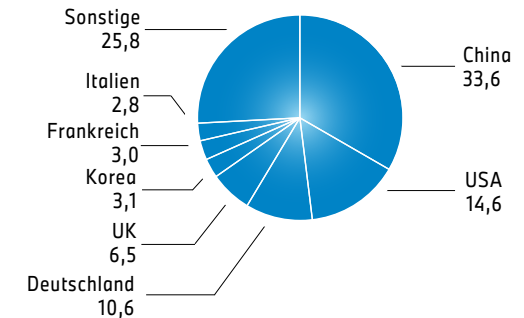
² Die für die Jahre 2020 und 2021 präsentierten Auslieferungszahlen sind nicht direkt mit den für Vorjahre präsentierten Zahlen vergleichbar. Siehe Vertriebszahlen für Auslieferungen im Abschnitt [Vergleich](#)

Prognose mit tatsächlicher Entwicklung für weitere Informationen.

³ [Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

BMW GROUP - GRÖßTE AUTOMOBILMÄRKTE 2021

in % vom Absatz



Marke BMW mit neuem Bestwert

Mit 2.213.790¹ ausgelieferten Automobilen erreichte die Marke BMW im Jahr 2021 einen neuen Höchstwert (2020: 2.028.841¹ Automobile / + 9,1 %). Das Absatzplus der Kernmarke ist vor allem dem jungen und attraktiven Modellangebot zu verdanken. Insbesondere die Modelle der X-Familie erfreuten sich nach wie vor großer Beliebtheit. Die überarbeiteten Erfolgsmodelle BMW X3 und BMW X4, die im Berichtsjahr 2021 auf den Markt kamen, trugen wesentlich zum Absatzerfolg bei. Mit 37.938 abgesetzten Einheiten wurde weltweit rund jeder zehnte BMW X3 in der neuen vollelektrischen Version BMW iX3³ ausgeliefert.

Zahlreiche Neuheiten bei BMW

Die Marke BMW stellte im Berichtsjahr 2021 wichtige Produktneuheiten vor. Zum Jahresauftakt startete die Markteinführung des rein elektrischen BMW iX³ in Europa. Im März 2021 folgten mit dem BMW 320e¹ und dem BMW 520e¹ neue Plug-in-Hybrid-Einstiegsmodelle der BMW 3er und der BMW 5er Reihe. Im Sommer kamen die Modellüberarbeitungen der Erfolgsmodelle BMW X3 und BMW X4 auf den Markt. Die zweite Generation des BMW 4er Gran Coupé feierte im Herbst Marktpremiere. Die völlig neuen Modelle BMW iX und BMW i4 erweiterten im November des Jahres 2021 das Produktangebot vollelektrischer Fahrzeuge. Das BMW 2er Coupé ging gegen Ende des Jahres 2021 auf dem nordamerikanischen Markt an den Start, weitere Märkte folgen Anfang 2022.

BMW M mit weiterem Meilenstein in der Erfolgsgeschichte

Auch mit den Hochleistungsmodellen der Marke BMW M setzte die BMW Group im Jahr 2021 ihre Erfolgsfahrt fort und lieferte insgesamt 163.541 Fahrzeuge der High-Performance-Klasse aus (2020: 144.231 Automobile). Dies entspricht einem deutlichen Absatzplus von 13,4%. Hohen Anteil daran hatten die neuen Modelle BMW M3¹ und BMW M4¹ sowie die Sports Activity Vehicles BMW X5 M¹ und BMW X6 M¹.

**AUSLIEFERUNGEN BMW AUTOMOBILE NACH MODELLREIHEN^{1,2}**

in Einheiten	2021	2020	Veränderung in %	Anteil an BMW Auslieferungen 2021 in %
BMW 1er / 2er	265.964	268.915	- 1,1	12,0
BMW 3er / 4er	490.969	420.295	16,8	22,2
BMW 5er / 6er	326.212	322.457	1,2	14,7
BMW 7er / 8er	62.628	66.728	- 6,1	2,8
BMW Z4	14.778	14.982	- 1,4	0,7
BMW X1 / X2	311.928	304.270	2,5	14,1
BMW X3 / X4	414.671	347.565	19,3	18,7
BMW X5 / X6	240.504	206.774	16,3	10,9
BMW X7	54.957	48.693	12,9	2,5
BMW i (iX, i3 und i8)	31.179	28.162	10,7	1,4
BMW gesamt	2.213.790	2.028.841	9,1	100,0

¹ ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben

² einschließlich Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (2021: 651.236 Automobile, 2020: 602.247 Automobile)

Zum 50-jährigen Bestehen im Jahr 2022 setzt BMW M die Produktoffensive mit neuen, vollelektrischen Modellen fort: Bereits Anfang des Jahres feiert der BMW iX M60¹ auf dem nordamerikanischen Markt Weltpremiere. Zusammen mit dem BMW i4 M50¹ richtet sich die BMW Group auch in der High-Performance-Klasse auf die Elektromobilität aus.

**MINI mit Absatzplus**

MINI verzeichnete mit weltweit insgesamt 302.138 Automobilen ebenfalls ein Absatzplus (2020: 292.582 / +3,3%). Vor allem das Angebot an elektrifizierten Fahrzeugen war hier ein wesentlicher Faktor. Der vollelektrische MINI Cooper SE* war mit 34.851 Einheiten das volumenstärkste Modell der MINI Familie, dessen Absatz sich gegenüber dem Vorjahr fast verdoppelte (2020: 17.580 Automobile / +98,2%). Zusammen mit dem MINI Countryman Plug-in-Hybrid* erreichte er im Berichtsjahr 2021 einen Anteil von 18% an den gesamten Auslieferungen der Marke weltweit.



Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr Modellüberarbeitungen beim MINI 3-Türer, beim MINI 5-Türer und beim MINI Cabrio vorgenommen. Unverändert hoch war die Nachfrage nach den John Cooper Works Performance-Modellen.

Rekordwert bei Rolls-Royce

Auch bei Rolls-Royce Motor Cars blickt man auf ein sehr erfolgreiches Jahr zurück. So verzeichnete die Marke im Berichtsjahr 2021 einen absoluten Rekordwert und übergab 5.586 Automobile der Luxusklasse in Kundenhand (2020: 3.756 / +48,7%). An der weltweit hohen Nachfrage hatten vor allem der Ghost* sowie der Cullinan* einen großen Anteil. Auch die Black-Badge-Varianten, die neben besonderen Ausstattungsmerkmalen auch über eine stärkere Motorleistung verfügen, erfreuen sich nach wie vor großer Beliebtheit.

AUSLIEFERUNGEN ROLLS-ROYCE AUTOMOBILE NACH MODELLEN*

in Einheiten	2021	2020	Veränderung in %
Phantom	427	360	18,6
Ghost	1.909	324	-
Wraith / Dawn	828	873	-5,2
Cullinan	2.422	2.199	10,1
Rolls-Royce gesamt	5.586	3.756	48,7

AUSLIEFERUNGEN MINI AUTOMOBILE NACH MODELLEN

in Einheiten	2021	2020	Veränderung in %	Anteil an MINI Auslieferungen 2021 in %
MINI Hatch (3- und 5-Türer)	164.270	157.040	4,6	54,4
MINI Cabrio	25.120	24.875	1,0	8,3
MINI Clubman	30.385	32.958	-7,8	10,0
MINI Countryman	82.363	77.709	6,0	27,3
MINI gesamt	302.138	292.582	3,3	100,0

* ⚡ Verbrauchs- und CO₂-Angaben

Ertragslage Segment Automobile

Im Segment Automobile lagen die Umsatzerlöse mit 95.476 Mio. € (2020: 80.853 Mio. € / +18,1%, währungsbereinigt: +18,3%) deutlich über denen des Vorjahres.

Der Anstieg des Absatzvolumens im Vorjahresvergleich wurde durch Produktionsausfälle aufgrund knapper Verfügbarkeit von Halbleiter-Komponenten gedämpft. Diese Effekte konnten jedoch durch eine verbesserte Preisrealisierung aufgrund des gestiegenen Wunsches nach individueller Mobilität sowie der weltweiten Verknappung des Angebots, bedingt durch Lieferengpässe bei Halbleiter-Komponenten, überkompensiert werden. Der gestiegene Absatz umsatzstarker Fahrzeuge sowie die außergewöhnlich positive Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte, die sich in einer Verbesserung der Restwertentwicklung widerspiegelte, trugen zusätzlich zu einem Anstieg der Segmenterlöse bei. Weiterhin wirkte ein höheres Geschäft mit Ersatzteilen und Zubehör umsatzsteigernd.

Die Umsatzkosten des Segments betrugen 78.637 Mio. € und lagen somit deutlich über denen des Vorjahres (2020: 71.456 Mio. € / +10,0%).

Der Anstieg der Umsatzkosten im Vorjahresvergleich ist im Wesentlichen bedingt durch das gestiegene Absatzvolumen. Negative Einflussfaktoren waren zudem steigende Rohstoff- und Energiepreise, höhere Aufwendungen aufgrund des zunehmenden Anteils an elektrifizierten Fahrzeugen sowie gestiegene Zuführungen für Rückstellungen für erfolgsabhängige Vergütungsbestandteile. Zudem wirkten höhere Forschungs- und Entwicklungskosten im Vorjahresvergleich. Im Vorjahr belasteten Vorsorgen unter anderem im Zusammenhang mit dem Abgasrückführungskühler die Gewährleistungskosten.

Die bereits im Konzernergebnis beschriebenen Umstellungseffekte aus der Modernisierung des Altersvorsorgemodells in Deutschland beeinflussten die Umsatz- sowie die

Vertriebs- und Verwaltungskosten des Segments in Höhe von 542 Mio. € positiv. Gegenläufig führten im Wesentlichen höhere Aufwendungen für erfolgsabhängige Vergütungsbestandteile zum Anstieg dieser Kosten.

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

Die EBIT-Marge (Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse) des Segments lag im Berichtsjahr bei 10,3% (2020: 2,7%; +7,6 Prozentpunkte). Wie in der Quartalsmitteilung zum 30. September 2021 prognostiziert, lag die EBIT-Marge im Korridor von 9,5 bis 10,5% und damit im Rahmen der angepassten Erwartung. Im Geschäftsbericht 2020 wurde ursprünglich eine EBIT-Marge des Segments im Korridor von 6 bis 8% erwartet.

Das Finanzergebnis des Segments Automobile lag mit 1.935 Mio. € deutlich über dem des Vorjahres (2020: 560 Mio. €). Wesentliche positive Einflussfaktoren waren die bereits beschriebenen Effekte im At-Equity-Ergebnis mit dem chinesischen Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, sowie die positiven Bewertungseffekte im übrigen Finanzergebnis aus dem BMW i Ventures Fonds und die Entwicklung der SGL-Carbon-Aktie.

In Summe liegt das Ergebnis vor Steuern im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 11.805 Mio. € deutlich über dem Wert des Vorjahreszeitraums (2020: 2.722 Mio. €).

Der Return on Capital Employed im Automobilgeschäft verzeichnete 2021 – wie prognostiziert – einen deutlichen Anstieg auf 59,9% (2020: 12,7% / +47,2 Prozentpunkte). Der deutliche Anstieg war im Wesentlichen bedingt durch das gestiegene EBIT im Vergleich zum Vorjahr. Zu der Entwicklung trugen auch der Rückgang des eingesetzten Kapitals sowie im Wesentlichen der Rückgang des durchschnittlichen Vorratsbestands im Geschäftsjahr bei.

BMW GROUP MARGEN SEGMENTE

in %	2021	2020	Veränderung in %-Punkten
AUTOMOBILE			
Bruttomarge ¹	17,6	11,6	6,0
EBIT-Marge ²	10,3	2,7	7,6
MOTORRÄDER			
Bruttomarge ¹	17,8	15,0	2,8
EBIT-Marge ²	8,3	4,5	3,8

¹ Verhältnis des Bruttoergebnisses vom Umsatz zu den Umsatzerlösen des Segments

² Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse des Segments

Segment Motorräder

Bestes Absatzjahr für BMW Motorrad

Die Auslieferungen im Motorradgeschäft erreichten mit 194.261 Einheiten im Jahr 2021 (2020: 169.272 Motorräder) einen neuen Bestwert. Dies entspricht einem deutlichen Anstieg um 14,8%. Trotz der unverändert bestehenden Einschränkungen in der Versorgung mit Halbleiter-Komponenten und wegen der Corona-Pandemie bestätigten sich aufgrund der positiven Marktentwicklung die Erwartungen aus der Quartalsmitteilung zum 30. September 2021.

Absatzsteigerung in fast allen Märkten

In Europa lag der Absatz im Jahr 2021 mit einem Zuwachs von 8,9% auf 111.126 Einheiten solide über dem Vorjahr (2020: 102.026 Einheiten). Besonders deutlich legten die Märkte in Frankreich mit 19.887 Einheiten (2020: 17.539 Motorräder / +13,4%), Italien mit 16.034 Einheiten (2020: 13.918 Motorräder / +15,2%) und Spanien mit 12.616 Einheiten (2020: 11.030 Motorräder / +14,4%) zu. In Deutschland hingegen war in einem rückläufigen Marktumfeld ein moderater Rückgang auf 25.972 Einheiten (2020: 27.516 Fahrzeuge / -5,6%) zu beobachten.

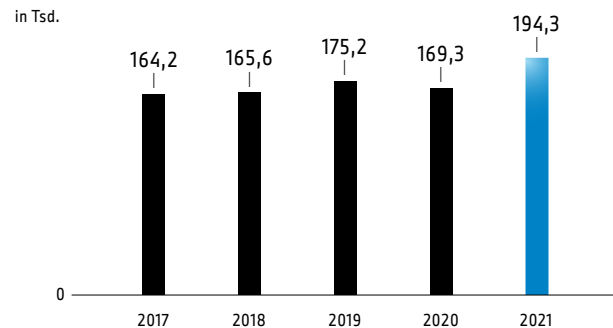
Auch in den USA übertrafen die Auslieferungen im Berichtszeitraum mit 16.030 Motorrädern und zweistelligen Wachstumsraten das Vorjahr deutlich (2020: 12.135 Motorräder / +32,1%). Ein ähnliches Bild zeigte sich in China: Dort legte der Absatz um 21,4% auf 14.309 Einheiten (2020: 11.788 Motorräder) zu. In Brasilien haben sich die Auslieferungen mit 11.150 Einheiten leicht positiv entwickelt (2020: 10.707 Motorräder / +4,1%).

Neue Modelle im Berichtsjahr

Die BMW Group führte im Jahr 2021 fünf neue Motorradmodelle sowie drei Modellüberarbeitungen ein. Die Markteinführungen starteten im Februar 2021 im Segment Sport mit der M 1000 RR – dem ersten M Modell von BMW Motorrad mit einem Hochleistungs-Vierzylinder-Reihenmotor. Im gleichen Monat kam im Heritage-Segment die R 18 Classic auf

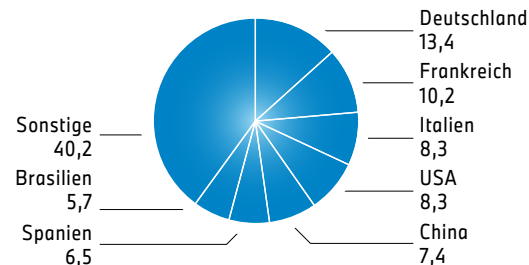
Basis des hubraumstarken 1800cc-Boxermotors der R 18 auf den Markt. Im März 2021 folgten die Modellüberarbeitungen der G 310 R (Segment Roadster), der G 310 GS (Segment Adventure) und der R 1250 RT (Segment Tour). Die S 1000 R erweiterte im Mai des Jahres die Modellpalette im Roadster-Segment. Mit der R 18 B und der R 18 Transcontinental brachte BMW Motorrad im September im Heritage-Segment schließlich noch zwei weitere Derivate der 1800cc-Boxer-Familie in den Handel.

AUSLIEFERUNGEN VON BMW MOTORRÄDERN



BMW GROUP - GRÖßTE MOTORRADMÄRKTE 2021

in % vom Absatz



Neuvorstellungen: Elektrifizierung wird konsequent fortgesetzt

Auf der IAA Mobility hat die BMW Group im Berichtsjahr das Visionsfahrzeug BMW Motorrad Vision Amby vorgestellt. Das vollkommen neue Konzept ist als elektrifiziertes Fahrzeug zwischen Fahrrad und Motorrad angesiedelt. Zusammen mit dem vollelektrischen Konzeptfahrzeug CE 02, das im September der Öffentlichkeit online vorgestellt wurde, wird ein Blick in die Zukunft der urbanen Mobilität gewährt.

Mit dem im Juli 2021 vorgestellten Elektro-Scooter CE 04 (Segment Urban Mobility), der im ersten Halbjahr 2022 auf den Markt kommt, setzt BMW Motorrad seine Elektromobilitätsstrategie konsequent fort.

Des Weiteren wurden im Lauf des Jahres die Serienmodelle der Scooter C 400 GT und C 400 X (März) sowie die Tourer K 1600 GT, K 1600 GTL und die K 1600 B (Oktober) der Öffentlichkeit vorgestellt.



Ertragslage Segment Motorräder

Die EBIT-Marge des Segments Motorräder (Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse) lag im Berichtszeitraum bei 8,3 % (2020: 4,5 % / +3,8 Prozentpunkte) und damit innerhalb des prognostizierten Korridors von 8 bis 10 %.

Das Ergebnis vor Steuern lag im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 228 Mio. € deutlich über dem des Vergleichszeitraums (2020: 100 Mio. €). Wesentlicher Treiber waren positive Produkt-Mix-Effekte sowie das im Vorjahresvergleich gestiegene Absatzvolumen, das im letzten Jahr durch die im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie stehenden Schließungen von Händlerbetrieben belastet wurde.

Der Return on Capital Employed im Segment Motorräder lag im Berichtsjahr bei 35,9 % und damit deutlich über dem Vorjahresniveau (2020: 15,0 % / +20,9 Prozentpunkte). Grund hierfür war im Wesentlichen der Anstieg des EBIT.

Dies entspricht der letzten Prognose in der Quartalsmitteilung zum 30. September 2021.

Segment Finanzdienstleistungen**Bestwert beim Ergebnis vor Steuern**

Im Berichtsjahr 2021 verzeichnete das Segment Finanzdienstleistungen einen erfolgreichen Geschäftsverlauf. Mit einem Plus von 117,6 % stieg das Ergebnis vor Steuern auf 3.753 Mio. € (2020: 1.725 Mio. €). Im Vorjahr hatten erhöhte pandemiebedingte Vorsorgeaufwendungen für Kredit- und Restwertrisiken die Ergebnissituation belastet. Das aktuelle Berichtsjahr war hingegen geprägt von einer außergewöhnlich positiven Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte, insbesondere in den USA und im UK. Dies führte zu einem starken Anstieg der Wiedervermarktungswerte bei Leasingrückläufern. Daneben wirkte sich der unverändert niedrige Wertberichtigungsbedarf für Kreditrisiken positiv auf das Ergebnis aus. Die Kreditausfallrate für das gesamte Kreditportfolio lag zum 31. Dezember 2021 bei 0,18 % und damit auf einem historisch niedrigen Niveau (2020: 0,21%). Die Aus-

fallrate lag im Leasinggeschäft im Berichtszeitraum bei 0,11 % (2020: 0,16 %), im Finanzierungsgeschäft mit Endkunden betrug die Rate 0,28 % (2020: 0,31%). Weitere Informationen zu Risiken und Chancen im Finanzdienstleistungsgeschäft sind dem Kapitel [Risiko- und Chancenmanagement](#) zu entnehmen.

Das bilanzielle Geschäftsvolumen stieg im Vergleich zum Vorjahr um 4,8 % auf 139.530 Mio. € (2020: 133.093 Mio. €) leicht an.

Neugeschäft mit Endkunden moderat über Vorjahr

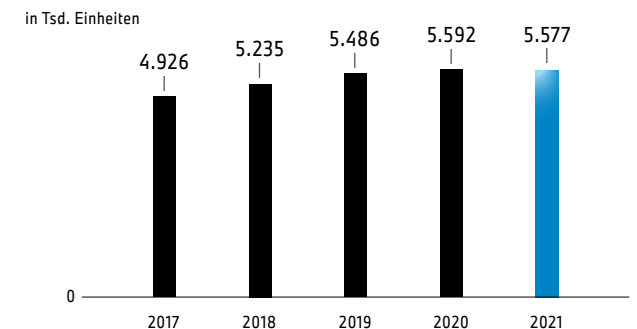
Die Anzahl an Neuverträgen im Finanzierungs- und Leasinggeschäft mit Endkunden lag im Berichtszeitraum bei insgesamt 1.956.514 (2020: 1.845.271 Verträge / +6,0 %). Insbesondere das Kreditfinanzierungsneugeschäft (+7,8 %), aber auch die Neuabschlüsse im Leasinggeschäft (+2,4 %) trugen zu dieser positiven Entwicklung bei. Der größte Anstieg war dabei in China und in den USA zu beobachten. Insgesamt erreichte der Leasinganteil am gesamten Neugeschäft 31,8 %. Der Anteil des Finanzierungsgeschäfts lag bei 68,2 %.

Auch das Gebrauchtwagenneugeschäft entwickelte sich mit einem Zuwachs von 1,4 % positiv. Auf Neuabschlüsse in der Gebrauchtwagenfinanzierung und im Gebrauchtwagenleasing der Marken BMW und MINI entfielen 411.520 Verträge (2020: 405.713 Verträge).

Das Neugeschäftsvolumen aller Finanzierungs- und Leasingverträge, die bis zum Ende des Berichtsjahres mit Endkunden abgeschlossen wurden, bewegte sich mit 63.414 Mio. € deutlich über dem Vorjahresniveau (2020: 57.200 Mio. € / +10,9 %).

Der Anteil an Neuwagen der BMW Group, die durch das Segment Finanzdienstleistungen verleast oder finanziert wurden, lag im Jahr 2021 bei 50,5 %¹ (2020: 49,8 % / +0,7 Prozentpunkte).

Der betreute Vertragsbestand mit Endkunden erreichte zum Jahresende 2021 insgesamt 5.577.011 Verträge und lag damit auf dem Niveau des Vorjahres (2020: 5.591.799 Verträge / -0,3 %). Dabei verzeichnete China die höchste Wachstumsrate aller Regionen. Der Vertragsbestand dort erhöhte sich im Vorjahresvergleich um 9,0 %, während die Region Asien / Pazifik auf Vorjahresniveau lag (+0,3 %). In den Regionen Amerika (-2,2 %), EU-Bank² und Europa / Mittlerer Osten / Afrika (jeweils -1,7 %) ging der Vertragsbestand dagegen leicht zurück.

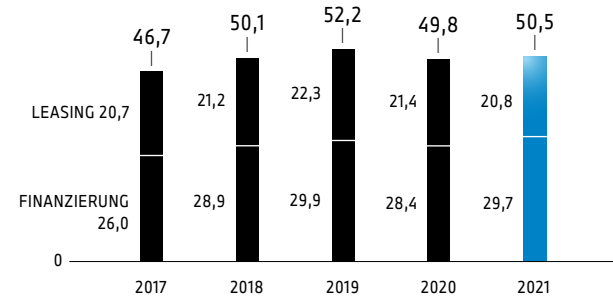
VERTRAGSBESTAND MIT ENDKUNDEN IM SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

¹ Die Berechnung bezieht nur Automobilmärkte ein, in denen das Segment Finanzdienstleistungen mit einer konsolidierten Gesellschaft vertreten ist.

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

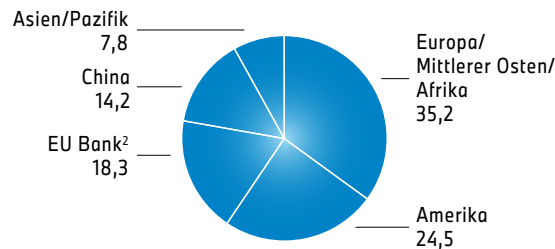
BMW GROUP NEUWAGEN, DURCH SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN FINANZIERT ODER VERLEAST¹

in %



VERTRAGSBESTAND KUNDENFINANZIERUNG IM SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN 2021

in % nach Region



Unter der Markenbezeichnung Alphabet bietet das Segment Finanzdienstleistungen im Flottenmanagement hauptsächlich gewerblichen Kunden Finanzierungs- und Leasingverträge sowie spezifische Serviceleistungen an. Zum 31. Dezember 2021 belief sich der Gesamtbestand auf 696.393 Flottenverträge (2020: 704.977 Verträge / -1,2%).

Volumen in der Händlerfinanzierung deutlich verringert

In der Händlerfinanzierung war zum Ende des Berichtszeitraums eine deutliche Reduzierung der Fahrzeugbestände zu verzeichnen. Gründe dafür waren Einschränkungen der Neuwagenproduktion, die durch den Versorgungsengpass bei Halbleiter-Komponenten bedingt war, und die hohe Nachfrage nach Neu- und Gebrauchtwagen. Dadurch sank das Geschäftsvolumen gegenüber dem Vorjahr deutlich um 19,0% und lag im Berichtsjahr bei insgesamt 13.149 Mio. € (2020: 16.241 Mio. €).

Ertragslage Segment Finanzdienstleistungen

Die Umsatzerlöse im Segment Finanzdienstleistungen stiegen auf 32.867 Mio. € (2020: 30.044 Mio. € / +9,4%). Dies war im Wesentlichen auf höhere Erlöse im Beendigungsgeschäft aufgrund der weiterhin positiven Situation auf den Gebrauchtwagenmärkten zurückzuführen. Die Umsatzkosten des Finanzdienstleistungsgeschäfts erhöhten sich im Vorjahresvergleich um 791 Mio. € (2020: 26.958 Mio. € / +2,9%). Wesentliche Treiber für den Anstieg waren Kosten für den Verkauf von Leasingrückläufern.

Die außergewöhnlich positive Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte im Geschäftsjahr führte zu einem Anstieg der Wiedervermarktungswerte bei Leasingrückläufern und wirkte somit ergebnisverbessernd. Darüber hinaus wirkte sich der unverändert niedrige Wertberichtigungsbedarf für Kreditrisiken positiv auf das Ergebnis aus. Das Vorjahr war dagegen geprägt von der pandemiebedingt zusätzlichen Risikovorsorge für Kredit- und Restwertrisiken.

Das Ergebnis vor Steuern im Segment Finanzdienstleistungen lag mit 3.753 Mio. € (2020: 1.725 Mio. €) deutlich über dem des Vorjahres.

Die Eigenkapitalrendite des Segments Finanzdienstleistungen bewegte sich im Geschäftsjahr 2021 mit 22,6% deutlich über dem Niveau des Vorjahres (2020: 11,2% / +11,4 Prozentpunkte). Wesentlicher Grund für den Anstieg war die bessere Risikosituation im Geschäftsjahr – insbesondere aufgrund der positiven Entwicklung der Vermarktungsergebnisse und geringerer Kreditrisikovorsorgen.

Der Return on Equity im Jahr 2021 lag somit im Rahmen der angepassten Prognose von 20 bis 23%. Im BMW Group Bericht 2020 wurde ursprünglich für 2021 ein Return on Equity im Korridor von 12 bis 15% erwartet.

Segment Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

Das Ergebnis vor Steuern im Segment Sonstige Gesellschaften lag im Geschäftsjahr bei 531 Mio. € (2020: -235 Mio. €). Hier wirkten sich im übrigen Finanzergebnis positive Bewertungseffekte bei Zinssicherungsgeschäften im Zusammenhang mit der fristenkongruenten Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts, aufgrund von steigenden Zinsen im Vergleich zu fallenden Zinsen im Vorjahr, aus.

Die Konsolidierungen verringerten sich im Ergebnis vor Steuern auf -257 Mio. € (2020: 910 Mio. €).

Im Vorjahresvergleich wirkten gestiegene Eliminierungen im Zusammenhang mit Leasinggeschäften in den Konsolidierungen negativ. Wesentlich sind die Effekte aus dem steigenden Leasingneugeschäft bedingt durch den gestiegenen Fahrzeugabsatz und höhere Vertragswerte gegenüber dem Vorjahr hervorzuheben.

¹ Aufgrund der Anpassung der Auslieferungszahlen wurden die Werte rückwirkend angepasst. [↗ Glossar](#).

² Seit dem vierten Quartal 2019 umfasst die EU Bank nunmehr die BMW Bank GmbH mit ihren Filialen in Italien, Spanien und Portugal. Die bisherige Tochtergesellschaft in Frankreich wurde aufgrund strategischer Ausrichtungen organisatorisch in die Region Europa/Mittlerer Osten/Afrika übertragen.

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 (Bilanzgewinn der BMW AG nach HGB bezogen auf den Konzernjahresüberschuss der BMW Group nach IFRS). Die bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren sind im Wesentlichen identisch und gleichlaufend mit denen der BMW Group. Diese werden ausführlich im Kapitel [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 Kapitel [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. Insbesondere durch die Erholung von den Auswirkungen der Corona-Pandemie erhöhte sich der Automobilabsatz im Geschäftsjahr 2021 um 187.648 Einheiten auf 2.437.591 Einheiten. Im Automobilabsatz enthalten waren 674.995 Einheiten aus der Serienteileversorgung an BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, die mit 76.142 Einheiten über Vorjahresniveau lagen.

Zum 31. Dezember 2021 beschäftigte die BMW AG 83.308 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (31. Dezember 2020: 84.668 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter).

Die BMW AG blickt trotz der globalen Herausforderungen aus der Versorgung mit Halbleiter-Komponenten und den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf einen positiven Geschäftsverlauf im Berichtsjahr 2021 zurück.

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage im Jahr 2021 ist Ausdruck der soliden finanziellen Basis des Unternehmens. Die Geschäftsentwicklung hat die Erwartungen der Unternehmensleitung erfüllt. Diese Einschätzung berücksichtigt auch Erkenntnisse nach dem Ende des Berichtszeitraums.

Ertragslage**BMW AG GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG**

in Mio. €	2021	2020
Umsatzerlöse	88.526	75.040
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	- 72.283	- 63.726
Bruttoergebnis vom Umsatz	16.243	11.314
Vertriebskosten	- 3.858	- 4.030
Allgemeine Verwaltungskosten	- 3.243	- 2.747
Forschungs- und Entwicklungskosten	- 6.451	- 5.394
Sonstige betriebliche Erträge	2.199	1.237
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 1.460	- 1.250
Beteiligungsergebnis	2.991	3.084
Finanzergebnis	- 426	- 280
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 1.068	- 214
Ergebnis nach Steuern	4.927	1.720
Sonstige Steuern	- 17	- 18
Jahresüberschuss	4.910	1.702
Einstellung in die Gewinnrücklagen	- 1.083	- 449
Bilanzgewinn	3.827	1.253

Die Umsatzerlöse erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 13.486 Mio. €. Dies ist im Wesentlichen auf das im Vergleich zum Vorjahr erhöhte Absatzvolumen zurückzuführen. Geografisch entfiel der Anstieg größtenteils auf die Regionen USA, China sowie Übriges Europa. Auf den Umsatz von 88.526 Mio. € (2020: 75.040 Mio. €) entfiel ein konzerninterner Anteil von 60.373 Mio. € (2020: 49.348 Mio. €); dies entspricht einer Quote von 68,2% (2020: 65,8%).

Der Anstieg der Herstellungskosten um 13,4% auf 72.283 Mio. € resultierte weitgehend aus dem gestiegenen Absatzvolumen.

Das Bruttoergebnis vom Umsatz erhöhte sich um 4.929 Mio. € auf 16.243 Mio. €.

Insgesamt sind die Vertriebskosten leicht gesunken sowie die allgemeinen Verwaltungskosten deutlich gestiegen.

Forschungs- und Entwicklungskosten entfielen hauptsächlich auf neue Fahrzeugmodelle (unter anderem die vollelektrischen Modelle iX und i4 sowie der neue 2er Active Tourer), Aufwendungen für die Entwicklung von digitalen Produkten, automatisiertem Fahren und neuen Architekturen. Korrespondierend zu den Anläufen von Fahrzeugen und Baukästen in Zusammenhang mit der Elektro-Offensive steigen die Forschungs- und Entwicklungskosten um 19,6% im Vergleich zum Vorjahr.

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich auf 2.199 Mio. € (2020: 1.237 Mio. €). Die Veränderung war im Wesentlichen auf Erträge aus der anteiligen Auflösung der Rückstellung im Zusammenhang mit einem Kartellverfahren der EU-Kommission zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen leicht auf 1.460 Mio. € (2020: 1.250 Mio. €) und beinhalteten wie im Vorjahr im Wesentlichen Aufwendungen aus Finanzgeschäften sowie Zuführungen zu sonstigen Rückstellungen.

Die im Beteiligungsergebnis enthaltenen Erträge aus Gewinnabführungsverträgen mit Konzerngesellschaften lagen auf Vorjahresniveau.

Das Finanzergebnis verschlechterte sich gegenüber dem Vorjahr um 146 Mio. €, im Wesentlichen bedingt durch geringere Erträge aus mit den Pensionsverpflichtungen zu verrechnendem Deckungsvermögen.

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 4.910 Mio. € gegenüber 1.702 Mio. € im Vorjahr.

Vorbehaltlich der Zustimmung durch die Hauptversammlung über die Gewinnverwendung ergibt sich ein zur Ausschüttung verfügbarer Bilanzgewinn in Höhe von 3.827 Mio. €

(2020: 1.253 Mio. €). Dieser entspricht einer auf den Konzernjahresüberschuss bezogenen Ausschüttungsquote in Höhe von 30,7 % (2020: 32,5 %), die damit im prognostizierten Korridor von 30 bis 40 % liegt.

Finanz- und Vermögenslage

BMW AG BILANZ ZUM 31. DEZEMBER

in Mio. €	2021	2020
AKTIVA		
Immaterielle Vermögensgegenstände	704	488
Sachanlagen	12.740	12.520
Finanzanlagen	5.067	3.826
Anlagevermögen	18.511	16.834
Vorräte	7.287	5.748
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	758	778
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	21.019	18.939
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	4.071	3.849
Wertpapiere	3.077	3.336
Flüssige Mittel	8.824	6.822
Umlaufvermögen	45.036	39.472
Rechnungsabgrenzungsposten	72	73
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	1.086	1.261
Bilanzsumme	64.705	57.640

in Mio. €	2021	2020
PASSIVA		
Gezeichnetes Kapital	662	660
Kapitalrücklage	2.342	2.239
Gewinnrücklagen	12.096	11.013
Bilanzgewinn	3.827	1.253
Eigenkapital	18.927	15.165
Namens-Gewinn-Scheine	26	27
Rückstellungen für Pensionen	422	229
Übrige Rückstellungen	9.995	10.093
Rückstellungen	10.417	10.322
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1	101
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.531	4.785
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	24.462	23.404
Übrige Verbindlichkeiten	462	221
Verbindlichkeiten	31.456	28.511
Rechnungsabgrenzungsposten	3.879	3.615
Bilanzsumme	64.705	57.640

Im Geschäftsjahr wurden 3.304 Mio. € (2020: 2.790 Mio. €) in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen investiert. Dies entspricht einer Steigerung von 18,4% im Vergleich zum Vorjahr. Die Abschreibungen beliefen sich auf 2.846 Mio. € (2020: 2.646 Mio. €). Das Finanzanlagevermögen erhöhte sich im Wesentlichen durch eine Sacheinlage in die Kapitalrücklage der BMW INTEC Beteiligungs GmbH, München, in Höhe von 957 Mio. € auf 5.067 Mio. € (2020: 3.826 Mio. €).

Die Vorräte erhöhten sich auf 7.287 Mio. € (2020: 5.748 Mio. €), vornehmlich durch einen Bestandsaufbau bei den Handelswaren sowie den unfertigen und fertigen Erzeugnissen.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen stiegen auf 21.019 Mio. € (2020: 18.939 Mio. €), insbesondere bedingt durch eine Erhöhung bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die Erhöhung der übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände auf 4.071 Mio. € (2020: 3.849 Mio. €) war insbesondere auf einen Anstieg der Steuerforderungen zurückzuführen. Gegenläufig wirkte der Rückgang bei Finanzmarktforderungen.

Das Eigenkapital erhöhte sich um 3.762 Mio. € auf 18.927 Mio. € aufgrund des höheren Bilanzgewinns im Vergleich zur ausgeschütteten Dividende des Vorjahres sowie der Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen und der Ausgabe von Vorzugsaktien im Rahmen eines Mitarbeiteraktienprogramms. Die Eigenkapitalquote verzeichnete eine Veränderung von 26,3 auf 29,3 %.

Für die Sicherung von Pensionsverpflichtungen wurden liquide Mittel zur Investition in Fondsvermögen in Höhe von 1.081 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. Sofern dieses die zu sichernde Verpflichtung 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 229 Mio. € auf 422 Mio. € an.

Die übrigen Rückstellungen reduzierten sich leicht von 10.093 Mio. € auf 9.995 Mio. € durch den Verbrauch beziehungsweise die Auflösung der Rückstellung im Zusammenhang mit einem Kartellverfahren der EU-Kommission. Gegenläufig wirkten im Wesentlichen Zuführungen zu den Personalrückstellungen sowie zu den Rückstellungen aus Gewährleistungs-, Kulanzverpflichtungen und Produktgarantien.

Der Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen auf 24.462 Mio. € (2020: 23.404 Mio. €) war überwiegend auf konzerninterne Refinanzierungen zurückzuführen.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten erhöhte sich um 264 Mio. € auf 3.879 Mio. € und enthält vorwiegend Abgrenzungen für noch nicht erbrachte Teilleistungen in Zusammenhang mit Service- und Wartungsverträgen.

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 Höhe der Liquiditätsposition der BMW AG spiegelt somit die globalen Geschäftstätigkeiten der BMW AG und weiterer Konzerngesellschaften wider. Die flüssigen Mittel nahmen um 2.002 Mio. € auf 8.824 Mio. € zu, im Wesentlichen durch die Überschüsse aus betrieblicher Tätigkeit. Gegenläufig wirkten vor allem die Mittelabflüsse aus Investitionen in Anlagevermögen.

Risiken und Chancen

Die Geschäftsentwicklung der BMW AG hängt maßgeblich von den Risiken und Chancen der BMW Group ab, die ausführlich im Kapitel [Prognose, Risiko- und Chancenmanagement](#) 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 Kontrollsystem der BMW Group eingebunden. Für nähere Informationen wird auf das Kapitel [Internes Kontrollsystem](#) im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

Ausblick

Die BMW AG erwartet für das Geschäftsjahr 2022 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 %. Bis zum Geschäftsjahr 2021 war die Ausschüttungsquote definiert als Bilanzgewinn der BMW AG nach HGB bezogen auf den Konzernjahresüberschuss der BMW Group nach IFRS (2021: 30,7 %).

Die Erwartungen für die BMW AG hinsichtlich ihrer nicht-finanziellen 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, Risiko- und Chancenmanagement](#) 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 beim Betreiber des elektronischen Bundesanzeigers eingereicht 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 ein wichtiger Baustein der EU im Rahmen des EU Green Deals und des Aktionsplans „Finanzierung nachhaltigen Wachstums“, mit dem die Staatengemeinschaft bis 2050 klimaneutral werden will. Die zentralen Ziele der EU-Taxonomie sind die Schaffung von Transparenz für Kapitalmarktteilnehmer und die Lenkung von Kapitalströmen in nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten.

Die EU-Taxonomie ist ein Klassifizierungssystem, das die Wirtschaftstätigkeiten anhand vorgegebener Kriterien als ökologisch nachhaltig definiert. Der Nachweis der ökologischen Nachhaltigkeit erfolgt über einen dreistufigen Test.

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

- 1) Klimaschutz
- 2) Anpassung an den Klimawandel
- 3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- 4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- 5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- 6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Dies wird über die Erfüllung technischer Bewertungskriterien belegt. Daneben darf kein anderes Umweltziel erheblich beeinträchtigt und Mindestschutzkriterien für Arbeitssicherheit und Menschenrechte müssen erfüllt werden.

Die Veröffentlichung der EU-Taxonomie-Verordnung erfolgte im Juli 2020. Der Delegierte Rechtsakt zu den ersten beiden Umweltzielen Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel sowie der Rechtsakt zu den Berichtspflichten (Art. 8 der EU-Taxonomie-Verordnung) traten Ende Dezember 2021 in Kraft*. Zudem veröffentlichte die EU-Kommission im Dezember 2021 sowie Anfang Februar 2022 zwei weitere FAQ-Dokumente zur Erläuterung von Anwendungsfragen für das erste Berichtsjahr. Mit der in den Delegierten Rechtsakten festgelegten stufenweisen Einführung der EU-Taxonomie müssen Unternehmen wie die BMW Group bereits für das Jahr 2021 den taxonomiefähigen Anteil an Umsatz, Investitions- und Betriebsausgaben für die ersten beiden Umweltziele berichten. Ab den Berichtsjahren 2022 und 2023 ist die sukzessive Ausweitung der Berichtspflicht auf die taxonomiekonformen Anteile von Umsatz, Investitions- und Betriebsausgaben sowie alle Umweltziele vorgesehen.

Unser Verständnis von Nachhaltigkeit

Die BMW Group unterstützt das übergeordnete Ziel der EU-Taxonomie-Verordnung, die private Finanzierung nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten zu fördern, um Europa bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent der Welt zu machen. Als Unternehmen, das bis zum Jahr 2050 ein klimaneutrales Geschäftsmodell über die gesamte Wertschöpfungskette

etablieren möchte, begrüßen wir Initiativen, die dieser Zielsetzung dienen. Hierfür haben wir uns als Unternehmen konkrete Ziele gesetzt und legen jährlich systematisch über deren Erreichung Rechenschaft ab.

In den nächsten Jahren wird durch die deutliche Zunahme der Elektromobilität der Großteil der CO₂-Emissionen je nach Energiemix jedoch nicht mehr in der Nutzungsphase entstehen, sondern insbesondere in der vorgelagerten Wertschöpfungskette. Ohne die geplanten Maßnahmen würden die Emissionen in der Lieferkette der BMW Group bereits vor 2030 die direkten CO₂-Emissionen der Nutzungsphase übertreffen **↗ Strategie / Lieferantennetzwerk / CO₂**. Entsprechend verfolgt die BMW Group bei ihren Nachhaltigkeitszielen einen ganzheitlichen Ansatz und macht sich dafür stark, die CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus zu betrachten **↗ CO₂- und Schadstoffemissionen**. Die EU-Taxonomie konzentriert sich bei den CO₂-Emissionen derzeit ausschließlich auf die Emissionsminderung in der Nutzungsphase durch lokal emissionsfreie Antriebe. Dabei blendet sie die indirekten Emissionen der Energiebereitstellung aus. Zudem bildet die Taxonomie die Wirkung CO₂-mindernder Maßnahmen in der Produktion nur insoweit ab, als sie der Herstellung taxonomiekonformer Produkte dienen. Eine Erhöhung der Energieeffizienz von Lackierprozessen reduziert jedoch CO₂-Emissionen auch dann, wenn ein rein verbrennungsmotorisches Fahrzeug lackiert wird. **1]**

* Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139 der Kommission vom 4. Juni 2021 bzw. Delegierte Verordnung (EU) 2021/2178 der Kommission vom 6. Juli 2021

[I] Erläuterung zum Vorgehen

Für das Berichtsjahr 2021 ist nach den geltenden Vereinfachungsregeln nur über die Taxonomiefähigkeit in Bezug auf die Umweltziele Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel zu berichten. Die Taxonomiefähigkeit ist ein Indikator für das ökologische Nachhaltigkeitspotenzial nach den selektiven Vorgaben der EU-Taxonomie, trifft jedoch keine Aussage hinsichtlich der tatsächlichen derzeitigen Nachhaltigkeit der eigenen Wirtschaftstätigkeiten. Unser klarer Anspruch ist, das gesamte Portfolio der BMW Group sukzessive nachhaltig zu machen.

Eine Wirtschaftstätigkeit ist taxonomiefähig, sofern sie in den Delegierten Rechtsakten zu den sechs Umweltzielen beschrieben ist, unabhängig davon, ob diese Wirtschaftstätigkeit alle in diesen Delegierten Rechtsakten festgelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt. Die Geschäftsaktivitäten der BMW Group lassen sich derzeit unter zwei Wirtschaftstätigkeiten zusammenfassen, die im Delegierten Rechtsakt zu den ersten beiden Umweltzielen beschrieben sind:

- Wirtschaftstätigkeit 3.3 Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien, die die Produktion von Pkw und Motorrädern umfasst.
[↗ Die BMW Group im Überblick](#)
- Wirtschaftstätigkeit 6.5 Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, unter der der Erwerb, die Finanzierung, die Vermietung, das Leasing und der Betrieb von Pkw und Motorrädern verstanden wird.
[↗ Die BMW Group im Überblick](#)

Gemäß den Beschreibungen der beiden Wirtschaftstätigkeiten unter Umweltziel 1 (Klimaschutz) und unter Berücksichtigung der Klarstellung im zweiten FAQ-Dokument der EU-Kommission von Anfang Februar 2022 fällt folglich ein Großteil des Geschäftsmodells der BMW Group unter den Anwendungsbereich der EU-Taxonomie.*

Lediglich der Teile- und Komponentenverkauf, zum Beispiel Aftersales-Geschäft ohne die Erbringung von Reparaturdienstleistungen und die Lieferung von Komponenten für die Produktion an BMW Brilliance Automotive Ltd. (BBA) bezie-

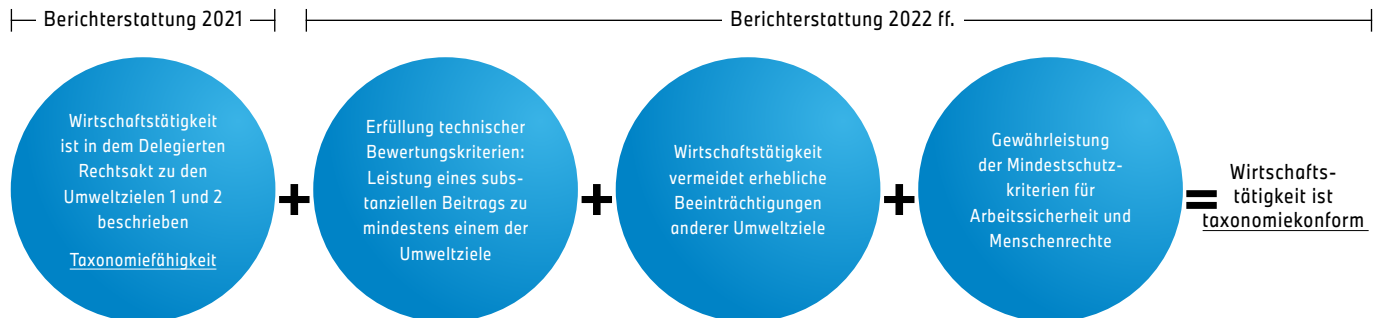
hungsweise andere Dritte sowie Bank- und Versicherungsdienstleistungen im Rahmen unseres nicht-automobilbezogenen Finanzdienstleistungsgeschäfts sind als Wirtschaftstätigkeiten in der Delegierten Verordnung nicht beschrieben und damit nicht taxonomiefähig.

Für das Jahr 2021 sind somit 82,9% der Umsatzerlöse, 99,7% der Investitionsausgaben und 100,0% der Betriebsausgaben taxonomiefähig.

Die in den kommenden Jahren auszuweisenden Anteile taxonomiekonformer Tätigkeiten werden zunächst deutlich unterhalb dieser Werte liegen. Der wachsende Anteil emissionsfreier Fahrzeuge, ihre Entwicklung und Produktion sowie gegebenenfalls auch ihr Beitrag zu den noch zu definierenden weiteren Umweltzielen werden zu einem Anstieg 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.

Bis 2025 soll zum Beispiel der Anteil elektrifizierter Automobile an den Gesamtauslieferungen auf mindestens 30% steigen. In den nächsten rund zehn Jahren werden wir etwa 10 Mio. vollelektrische Fahrzeuge auf die Straße bringen. Somit soll 2030 mindestens jedes zweite ausgelieferte Automobil der BMW Group rein elektrisch sein. [1\]](#)

[I] ERLÄUTERUNG ZUM VORGEHEN



* Es ist anzumerken, dass die relevante Delegierte Verordnung die Wirtschaftstätigkeit „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ für Umweltziel 1 (Klimaschutz) und Umweltziel 2 (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 1, da die taxonomiefähige Fahrzeugproduktion unter Umweltziel 2 eine Teilmenge der taxonomiefähigen Fahrzeugproduktion unter Umweltziel 1 ist.

[i] PFLICHTANGABEN ZUR EU-TAXONOMIE

UMSATZERLÖSE		Total (in Mio. €)	Anteil (in %)
Taxonomiefähige Tätigkeiten		92.262	82,9
Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten		18.977	17,1
INVESTITIONSAUSGABEN		Total (in Mio. €)	Anteil (in %)
Taxonomiefähige Tätigkeiten		25.917	99,7
Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten		67	0,3
BETRIEBSAUSGABEN		Total (in Mio. €)	Anteil (in %)
Taxonomiefähige Tätigkeiten		4.478	100,0
Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten		0	0,0

]]

[i] Technische Begleitinformationen

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 Betriebsausgaben unter Umweltziel 1 (Klimaschutz) berichtet, da die taxonomiefähigen Umsatzerlöse, Investitions- und Betriebsausgaben unter Umweltziel 2 (Anpassung an den Klimawandel) eine Teilmenge der Werte unter Umweltziel 1 (Klimaschutz) sind. Auf diese Weise wird eine Doppelzählung des Umsatzes, der Investitions- und Betriebsausgaben bei der Ermittlung der KPI im Zähler über mehrere Wirtschaftstätigkeiten hinweg vermieden.

Für die **Umsatzerlöse** wird auf [Textziffer 7](#) des Konzernanhangs verwiesen. 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 BBA beziehungsweise andere Drittparteien, aus Versicherungsprämien und Zinserträgen aus dem Einlagen- und Kreditgeschäft wurden nicht berücksichtigt, da diese Wirtschaftstätigkeiten als nicht taxonomiefähig eingestuft wurden.

Für die **Investitionsausgaben** wird auf die [Textziffern 21](#) und [22](#) des Konzernanhangs verwiesen. 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 BBA) bleiben unberücksichtigt.

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. [1\]](#)

PROGNOSE, RISIKO- UND CHANCENMANAGEMENT

PROGNOSE

Die Prognose sowie das [↗ Risiko- und Chancenmanagement](#) der BMW Group geben die voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens im Jahr 2022 mit ihren wesentlichen Risiken und Chancen aus der Sicht der Konzernleitung wieder. Die Prognose erstreckt sich im Einklang mit der konzerninternen Steuerung über ein Jahr. Risiken und Chancen hingegen werden im Unternehmen auf der Basis einer zweijährigen Betrachtung gesteuert. Daher umfassen die Angaben zum Risiko- und Chancenmanagement einen Zeitraum von zwei Jahren.

Der kontinuierliche Planungsprozess im Unternehmen stellt sicher, dass auch Chancen, die sich kurzfristig ergeben, schnell und konsequent genutzt werden können, aber auf unerwartete Risiken ebenfalls entsprechend reagiert wird. Die wesentlichen Risiken und Chancen sind im Abschnitt Risiko- und Chancenmanagement ausführlich beschrieben und betreffen sämtliche Leistungsindikatoren. Ihre tatsächliche Entwicklung kann durch unerwartete Ereignisse von der Prognose abweichen.

Die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine sind aktuell noch nicht abzuschätzen. Die Situation bleibt sehr dynamisch. Daher ist eine genauere Prognose der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und der Entwicklung auf den internationalen Automobilmärkten derzeit deutlich erschwert.

[↗ Prognoseannahmen](#)

Konjunkturaussichten

Nach Einschätzung des IWF im Januar wird die weltweite Konjunktur auch 2022 mit etwa 4,0 % wachsen, und damit weniger stark als im Vorjahr. Es bleiben jedoch Risiken, allen voran die weitere Entwicklung des Krieges in der Ukraine, die in den aktuellen Konjunkturprognosen nur rudimentär abgeschätzt ist. Die hohe Inflation dürfte in einigen Ländern zu Zinserhöhungen führen und die Nachfrage etwas schwächen. Neue Virusmutationen, pandemiebedingte Einschränkungen oder länger anhaltende Lieferengpässe könnten die wirtschaftliche Dynamik bremsen. Weitere Informationen zu politischen und weltwirtschaftlichen Risiken finden sich auch im [↗ Risiko- und Chancenmanagement](#).

In der Eurozone wird den Prognosen zufolge 2022 mit einem BIP-Wachstum von rund 3,0 % gerechnet. Etwas schwächer dürfte das Plus mit 2,1 % in Deutschland ausfallen. Für Frankreich (+2,8 %), Italien (+3,1 %) und Spanien (+4,6 %) werden ähnliche Niveaus erwartet.

Für das UK wird 2022 trotz des Arbeitskräftemangels und anhaltender Lieferengpässe mit einem Wirtschaftswachstum von 3,5 % gerechnet.

Die Wachstumsrate in den USA dürfte 2022 mit 3,2 % zwar immer noch positiv ausfallen, allerdings nicht mehr so stark wie im Vorjahr. Die von der US-Regierung verabschiedeten Konjunktur- und Infrastrukturpakete dürften die Wirtschaft unterstützen.

In China lässt die Dynamik 2022 nach dem deutlichen Wachstum im Vorjahr voraussichtlich etwas nach. Daher wird mit einem Wachstum von 5,1 % gerechnet.

In Japan ist nach einer leichten Erholung im Berichtszeitraum für 2022 ein moderater Anstieg zu erwarten (+2,3 %).

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.

Während die EZB voraussichtlich auch 2022 unverändert an einer lockeren Geldpolitik festhalten wird, hat die US-Notenbank angekündigt, ihren geldpolitischen Kurs aufgrund der hohen Inflation und der starken wirtschaftlichen Erholung in den USA weiter zu straffen und bereits in der ersten Jahreshälfte die Zinsen anzuheben. Im Vergleich zum Vorjahr dürfte es daher zu einer Aufwertung des US-Dollar gegenüber dem Euro kommen.

Nach der Aufwertung des britischen Pfund gegenüber dem Euro 2021 und der erwarteten strafferen britischen Geldpolitik mit moderaten Zinserhöhungen rechnet man für dieses Jahr mit einer weiteren leichten Aufwertung.

An der stark expansiv ausgerichteten Geldpolitik der Notenbank in Japan dürfte sich auch 2022 wenig ändern. Der Yen dürfte daher gegenüber dem Euro leicht abwerten.

Beim chinesischen Renminbi wird davon ausgegangen, dass der Aufwertung im Vorjahr eine leichte Abwertung gegenüber dem Euro im Jahr 2022 folgen wird, da die chinesische Notenbank zuletzt mit einer Lockerung der Geldpolitik zur Stützung der Kreditnachfrage begonnen hat.

Der russische Rubel hat vor allem seit Beginn der militärischen Auseinandersetzung mit der Ukraine deutlich abgewertet. Die Währungen von Schwellenländern wie Brasilien oder Indien dürften wegen der anhaltenden Auswirkungen der Corona-Pandemie auch 2022 gegenüber dem US-Dollar und dem Euro unter Abwertungsdruck stehen.

Internationale Automobilmärkte

Es wird erwartet, dass Lieferengpässe auch im Jahr 2022 dämpfend auf die Entwicklung der Automobilmärkte wirken. Der Krieg in der Ukraine wird diese Engpässe deutlich verschärfen. Den Prognosen liegt generell die Annahme zugrunde, dass die Lieferengpässe im zweiten Halbjahr 2022 überwunden sein werden. Weltweit wird im Vergleich zum Vorjahr zwar mit etwas stärkerem Wachstum bei den Zulassungszahlen gerechnet (rund 77 Mio. Fahrzeuge / +4 %), wegen der ausgeprägten Schwäche der letzten Jahre liegen die absoluten Zulassungszahlen allerdings weiterhin weit unter den normalen Niveaus.

Für die Automobilmärkte in Europa wird 2022 ein moderater Zuwachs erwartet (12,5 Mio. Einheiten / +6 %).

In den USA ist die Entwicklung ähnlich. Dort sollte den bisherigen Erwartungen zufolge der Markt 2022 um 6 % auf 15,9 Mio. Einheiten zulegen, immer noch unter Vor-Corona-Niveau.

In China wird hingegen mit einem nahezu stagnierenden Gesamtmarkt gerechnet, eine Folge der nachlassenden wirtschaftlichen Dynamik. Nach der leichten Erholung 2021 dürften die Pkw-Zulassungen nach aktueller Einschätzung mit nur 1% Wachstum bei rund 21,2 Mio. Einheiten verharren.

In Japan wird für 2022 im dortigen Fahrzeugmarkt bisher ein leichter Anstieg erwartet (rund 4,4 Mio. Einheiten / +2 %).

Für die Zulassungszahlen auf den internationalen Automobilmärkten werden für 2022 folgende Entwicklungen erwartet:

INTERNATIONALE AUTOMOBILMÄRKTE

	Veränderung in Zulassungen
Europa	+ 6
davon Deutschland	+ 6
davon Frankreich	+ 4
davon Italien	+ 4
davon Spanien	+ 6
davon UK	+ 12
USA	+ 6
China	+ 1
Japan	+ 2
Gesamt	+ 4

Internationale Motorradmärkte

Die BMW Group erwartet vorbehaltlich der weiteren Entwicklung in der Ukraine für das Jahr 2022 ein Volumen auf Vorjahresniveau in den weltweiten Motorradmärkten über 250cc.

Jedoch werden die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine, die eingeschränkte Verfügbarkeit von Fahrzeug-Komponenten, der weitere Verlauf der Corona-Pandemie sowie makroökonomische Faktoren auch im Jahr 2022 einen starken Einfluss auf den Motorradmarkt haben.

Auswirkungen auf die BMW Group

Die Entwicklung auf den internationalen Automobilmärkten hat unmittelbare Auswirkungen auf die BMW Group. Die Herausforderungen im Wettbewerbsumfeld, die Versorgungssituation bei Fahrzeug-Komponenten, die Corona-Pandemie sowie die weitere Entwicklung in der Ukraine haben wesentlichen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung. Das flexible Zusammenspiel von Vertriebs- und Produktionsnetz erlaubt es, unvorhersehbare Entwicklungen in einzelnen Regionen auszugleichen. [↗ Risiko- und Chancenmanagement](#)

Prognoseannahmen

Die Prognose und das Risiko- und Chancenmanagement enthalten 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, sowohl positiv als auch negativ von den nachfolgend beschriebenen Erwartungen abweicht [↗ Risiko- und Chancenmanagement](#).

Der nachfolgende Ausblick bezieht sich auf den Prognosezeitraum von einem Jahr und basiert auf der Zusammensetzung der BMW Group in diesem Zeitraum. Dies beinhaltet somit auch die Vollkonsolidierung von BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, (BMW Brilliance). Am 11. Februar 2022 erfolgte die Anteilserhöhung der BMW Group am Joint Venture BMW Brilliance von 50 auf 75% *. Die damit verbundene Vollkonsolidierung ab diesem Zeitpunkt hat einen wesentlichen Einfluss auf einige Leistungsindikatoren der BMW Group.

Die Prognose 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 2022 und geben

* siehe dazu den Konzernanhang, [↗ Textziffer \[3\]](#)

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.

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.

Es wird jedoch weiterhin von einer anhaltend hohen internationalen Nachfrage nach Halbleitern und damit einhergehend einer angespannten Versorgungssituation ausgegangen. Hier besteht wie auch schon im Jahr 2021 das Risiko von Lieferengpässen bei Halbleiter-Komponenten, die für die eigene Produktion bestimmt sind. Aktuell wird mit einer Entspannung der Situation nicht vor dem zweiten Halbjahr 2022 gerechnet.

Die Belebung der Wirtschaft sowie Versorgungsengpässe führten im Jahr 2021 unter anderem auch dazu, dass die Rohstoffpreise stark stiegen. Die BMW Group geht davon aus, dass die Situation auf den Rohstoffmärkten sowie bei den Energiepreisen weiterhin angespannt bleibt und hat erste Belastungen für das Geschäftsjahr 2022 bereits berücksichtigt.

Weiterhin hat der Krieg in der Ukraine erhebliche Auswirkungen auf die dortige Automobilzulieferindustrie. Diese Liefereinschränkungen führen folglich zu Produktionsanpassungen beziehungsweise -unterbrechungen in mehreren Werken.

Nicht in dieser Prognose enthalten sind:

- Eine deutliche Verschärfung der Sanktionen gegen Russland beziehungsweise eine veränderte Auslegung von bestehenden Sanktionen

- Eine Ausweitung der Konfliktsituation außerhalb der Ukraine
- Eine zusätzliche signifikante Steigerung der Energie- und Rohstoffpreise unter anderem durch den Krieg in der Ukraine beziehungsweise bedingt durch die damit zusammenhängenden Sanktionen

Unabhängig davon bleibt die Situation extrem dynamisch, was eine genaue Prognose für das Geschäftsjahr 2022 deutlich erschwert. Mögliche weitere längerfristige Auswirkungen des Krieges in der Ukraine sind derzeit nicht abschätzbar und damit nicht in der Prognose enthalten.

Erwartungen der BMW Group – Bedeutsamste Leistungsindikatoren

Die Zahl der Auslieferungen im Segment Automobile von Fahrzeugen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce wäre ohne die negativen Auswirkungen des Krieges in der Ukraine leicht über dem Niveau des Vorjahres erwartet worden¹. Aufgrund der oben beschriebenen Produktionsanpassungen beziehungsweise -unterbrechungen, ausgelöst durch den Krieg in der Ukraine, wird die Zahl der Auslieferungen auf Vorjahresniveau erwartet.

Es ist davon auszugehen, dass bei den CO₂-Emissionen in der EU-Neuwagenflotte eine leichte Reduzierung erzielt wird. Wesentlicher Treiber hierfür ist der weltweit deutlich steigende Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen.

Die CO₂-Emissionen je produziertes Fahrzeug würden ohne Einfluss des Krieges in der Ukraine moderat zurückgehen². Unter Berücksichtigung der negativen Effekte aus den Produktionsanpassungen und -unterbrechungen, ausgelöst durch den Krieg in der Ukraine, wird jedoch eine leichte Reduzierung prognostiziert.

Die EBIT-Marge im Segment Automobile würde vor der Vollkonsolidierung von BMW Brilliance und ohne Einfluss des Krieges in der Ukraine in einem Korridor von 8 bis 10 % liegen.

Obwohl, wie bereits beschrieben, ein Absatzwachstum prognostiziert würde, begründet sich die rückläufige EBIT-Marge unter anderem im Entfall der im Geschäftsjahr 2021 positiv wirkenden Effekte wie der anteiligen Auflösung der Rückstellung für das abgeschlossene Kartellverfahren, den Bewertungseffekten aus der Modernisierung der Altersvorsorge und der außergewöhnlichen Risikosituation im Leasinggeschäft. Umsatz und EBIT würden sich im Zuge der Vollkonsolidierung von BMW Brilliance deutlich erhöhen. Für die EBIT-Marge im Segment Automobile würde aufgrund von Konsolidierungseffekten dagegen keine signifikante Auswirkung für das Geschäftsjahr 2022 erwartet werden. Die EBIT-Marge im Segment Automobile hätte daher mit der Vollkonsolidierung im Prognosezeitraum auch 8 bis 10 % betragen. Unter Berücksichtigung der negativen Effekte aus den Produktionsanpassungen und -unterbrechungen, ausgelöst durch den Krieg in der Ukraine, wird jedoch eine EBIT-Marge im Korridor von 7 bis 9 % erwartet.

Beim in der Methodik überarbeiteten RoCE im Segment Automobile würde aufgrund des rückläufigen Ergebnisses ohne Berücksichtigung der Anteilserhöhung an BMW Brilliance und ohne Einfluss des Krieges in der Ukraine ein Korridor von 19 bis 24 % erwartet werden. Jedoch erhöht das identifizierte Nettovermögen von BMW Brilliance zuzüglich der Bewertungseffekte aus der Kaufpreisallokation das eingesetzte Kapital. In Verbindung mit den Konsolidierungseffekten im Ergebnis 2022 ergäbe sich daher ein Korridor von 15 bis 20 %. Unter Berücksichtigung der negativen Effekte aus den Produktionsanpassungen und -unterbrechungen,

¹ Bei den Auslieferungen werden die Fahrzeuge von BMW Brilliance bereits berichtet.

² Bei den CO₂-Emissionen je produziertes Fahrzeug ist BMW Brilliance bereits enthalten.

ausgelöst durch den Krieg in der Ukraine, wird ein RoCE im Korridor von 14 bis 19 % erwartet.

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 der überarbeiteten Methodik in einem Korridor von 19 bis 24 % liegen. Die Leistungsindikatoren des Segments Motorräder werden durch die Vollkonsolidierung von BMW Brilliance nur unwesentlich beeinflusst. Es wird zudem aktuell keine signifikante Auswirkung aus dem Krieg in der Ukraine erwartet.

Für den RoE im Segment Finanzdienstleistungen wird ein Wert im Korridor von 14 bis 17 % erwartet. Gegenüber dem Berichtsjahr 2021 wird davon ausgegangen, dass sich die stark positiven Effekte aus der Wiedervermarktung von Leasingrückläufern, einhergehend mit einer Entspannung der Liefersituation bei den Halbleitern im zweiten Halbjahr, normalisieren werden. Im Segment Finanzdienstleistungen ergibt sich keine Auswirkung aus der Vollkonsolidierung von BMW Brilliance. Die gemeinschaftlich mit BMW Brilliance gehaltenen Unternehmen in diesem Segment wurden aufgrund der Mehrheitsverhältnisse bereits bisher vollkonsolidiert berichtet. Es wird zudem aktuell keine signifikante Auswirkung aus dem Krieg in der Ukraine erwartet.

Das Konzernergebnis vor Steuern würde ohne die Vollkonsolidierung von BMW Brilliance im Konzernabschluss der BMW Group deutlich zurückgehen. Ohne Einfluss des Krieges in der Ukraine würde erwartet, dass sich die Absatzsituation im Prognosezeitraum positiv entwickelt. Jedoch hätte dieses Wachstum die Vorjahreseffekte wie die anteilige Auflösung der Rückstellung für das abgeschlossene Kartellverfahren, die Bewertungseffekte aus der Modernisierung der Altersvorsorge und die außergewöhnliche Risikosituation im Kredit- und Leasinggeschäft nicht kompensieren können. Aufgrund der Vollkonsolidierung von BMW Brilliance würde

das Konzernergebnis vor Steuern jedoch im Prognosezeitraum deutlich steigen. Ausschlaggebend hierfür sind das zusätzliche operative Ergebnis im Segment Automobile von BMW Brilliance und die Neubewertung der zuvor gehaltenen Eigenkapitalanteile mit einem positiven Effekt von ca. 7 bis 8 Mrd. € im Finanzergebnis. Diese Effekte würden den Entfall des bisherigen At-Equity-Ergebnisses von BMW Brilliance im Finanzergebnis und Belastungen aus Konsolidierungseffekten im Zusammenhang mit der Vollkonsolidierung überkompensieren. Auch unter Berücksichtigung der negativen Effekte aus den Produktionsanpassungen und -unterbrechungen, ausgelöst durch den Krieg in der Ukraine, wird ein deutlicher Anstieg des Konzernergebnisses erwartet.

Der Anteil von Frauen in Führungsfunktionen in der BMW Group sollte leicht steigen, unabhängig von der Anteilserhöhung an BMW Brilliance.

Die oben beschriebenen Ziele sollten ohne Berücksichtigung der Vollkonsolidierung mit einer leicht steigenden Mitarbeiterzahl erreicht werden. Aufgrund der Anteilserhöhung und der damit verbundenen Vollkonsolidierung von BMW Brilliance wird die Mitarbeiterzahl allerdings deutlich steigen.

Der tatsächliche Geschäftsverlauf der BMW Group kann gegenüber den aktuellen Erwartungen auch durch die nachfolgend im [Risiko- und Chancenmanagement](#) aufgeführten Risiken und Chancen abweichen.

BMW GROUP BEDEUTSAMSTE LEISTUNGSINDIKATOREN

		2021 berichtet	2021 angepasst	2022 Prognose
KONZERN				
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	16.060		Deutlicher Anstieg
Mitarbeiter am Jahresende		118.909		Deutlicher Anstieg
Frauenanteil in Führungsfunktionen in der BMW Group	%	18,8		Leichter Anstieg
SEGMENT AUTOMOBILE				
Auslieferungen ¹	Einheiten	2.521.514		Auf Vorjahresniveau
Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen	%	13,0		Deutlicher Anstieg
CO ₂ -Emissionen EU-Neuwagenflotte ²	g/km	115,9		Leichte Reduzierung
CO ₂ -Emissionen je produziertes Fahrzeug ³	t	0,33		Leichte Reduzierung
EBIT-Marge	%	10,3		7 bis 9
Return on Capital Employed (RoCE) ⁴	%	59,9	24,0	14 bis 19
SEGMENT MOTORRÄDER				
Auslieferungen	Einheiten	194.261		Leichter Anstieg
EBIT-Marge	%	8,3		8 bis 10
Return on Capital Employed (RoCE) ⁴	%	35,9	21,9	19 bis 24
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN				
Return on Equity (RoE)	%	22,6		14 bis 17

¹ enthält Automobile aus dem Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (2021: 651.236 Automobile)

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

³ Effizienzkennzahl berechnet aus Scope-1- und Scope-2-CO₂-Emissionen (Market-based-Methode gemäß GHG Protocol Scope 2-Guidance; Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO₂) der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke inkl. Joint Venture 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. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerke, ohne Auftragsfertigung)

⁴ neue Berechnungsmethode ab 2022 [↗] Steuerung

RISIKO- UND CHANCENMANAGEMENT

Als Unternehmen ist die BMW Group zahlreichen Unsicherheiten und Veränderungen ausgesetzt. Die BMW Group geht bewusst Risiken ein und nutzt konsequent die sich ergebenden Chancen.

Das Management von Risiken und Chancen ist die Basis, um auf Änderungen politischer, wirtschaftlicher, ökologischer, gesellschaftlicher, technischer oder rechtlicher Rahmenbedingungen angemessen zu reagieren. Um die Beherrschung dieser Risiken zu gewährleisten, hat die BMW Group ein umfangreiches Risikomanagementsystem geschaffen.

Ziel des Risikomanagementsystems ist es, Risiken zu identifizieren, zu bewerten und aktiv zu steuern, die die Erreichung der Unternehmensziele gefährden könnten. Dabei werden alle einzelnen und kumulierten Risiken, die den Erfolg des Unternehmens gefährden könnten, überwacht und gesteuert.

Sofern erwartet wird, dass die identifizierten Chancen beziehungsweise Risiken eintreten, sind diese bereits in den Aussagen im Prognosebericht verarbeitet. Die nachfolgenden Ausführungen beinhalten mögliche künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer positiven (Chancen) beziehungsweise negativen (Risiken) Prognoseabweichung für die BMW Group führen können.

Grundsätzlich werden die Risiken für das laufende und das folgende Geschäftsjahr betrachtet. Mögliche kurzfristige Auswirkungen des Klimawandels werden dabei berücksichtigt.

Mittel- und langfristige Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Klimawandel werden im Abschnitt [Klimabezogene Chancen und Risiken](#) beschrieben.

Ab dem 11. Februar 2022 wird BMW Brilliance Automotive Ltd. (BMW Brilliance) im Konzernabschluss der BMW Group voll konsolidiert. Sollten sich durch die Vollkonsolidierung von BMW Brilliance abweichende Klassifizierungen einzelner Risikokategorien ergeben, wird im vorliegenden Risikobericht gesondert darauf hingewiesen.

Gesamtbild der Risiko- und Chancenlage

Die Beurteilung der Gesamtrisikolage ist das Ergebnis der konsolidierten Betrachtung aller wesentlichen Risiken. Für die BMW Group (einschließlich der Integration von BMW Brilliance) hat sich die Gesamtrisikolage gegenüber dem Vorjahr moderat erhöht. Eine länger andauernde militärische Auseinandersetzung zwischen Russland und der Ukraine sowie eine Verschärfung der Corona-Pandemie könnten die Weltwirtschaft erneut stärker belasten und die Absatzsituation negativ beeinflussen. Dabei bestehen weiterhin erhebliche Unsicherheiten durch mögliche Lieferengpässe entlang der gesamten Lieferkette, insbesondere bei der Versorgung mit Halbleitern. Sollten sich die Auswirkungen dieser Effekte im Jahr 2022 als weniger gravierend erweisen, könnten sich auch Chancen für Umsatz und Ergebnis bieten.

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, können sich – ähnlich wie die Chancen – bei einem Eintreten auf die zugrunde liegenden bedeutsamsten Leistungsindikatoren auswirken und damit von der Prognose abweichen. Die finanzielle Ausstattung des Konzerns ist unabhängig von der Vollkonsolidierung von BMW Brilliance stabil; der Liquiditätsbedarf ist gegenwärtig durch vorhandene Liquidität und verfügbare Finanzierungsinstrumente gedeckt.

Neben den nachfolgend beschriebenen Risiken kann es unvorhersehbare Ereignisse geben, die sich negativ auf die Geschäftstätigkeit und somit auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der BMW Group sowie die Reputation des Konzerns auswirken können.



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 über Netzwerkbeauftragte repräsentiert. Verantwortlichkeiten und Aufgaben der zentralen Risikomanagementfunktion sowie der Netzwerkbeauftragten sind klar dokumentiert und angenommen. Für die Risiken von BMW Brilliance erfolgt im vorliegenden Risikobericht eine zentrale Abschätzung; zukünftig wird BMW Brilliance ebenfalls in das Netzwerk Risikomanagement integriert. Aus dem Netzwerk gemeldete wesentliche Risiken werden zunächst dem Steuerkreis Risikomanagement unter Vorsitz des Konzerncontrollings zur Prüfung vorgelegt. Nach erfolgter Prüfung werden die wesentlichen Risiken an den Vorstand und an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats berichtet.

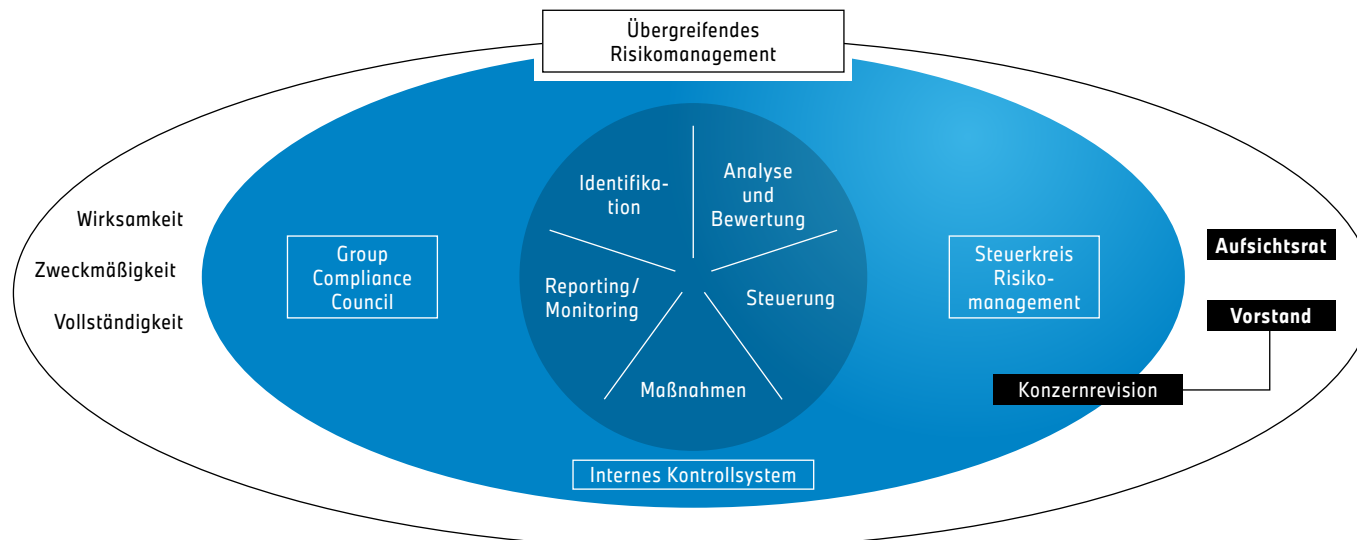
Weitere Funktionen wie Compliance und Menschenrechte und das Interne Kontrollsystem bilden wichtige Schnittstellen zum Risikomanagement. Die Konzernrevision überprüft das vom Vorstand eingerichtete Risikomanagementsystem jährlich als unabhängige Kontrollinstanz.

Basierend auf einem konzernweit gültigen Grundsatz ist jeder Mitarbeiter und jede Führungskraft verpflichtet, Risiken über die vorgesehenen Berichtswege zu melden. Die zentralen Elemente einer adäquaten Risikokultur sind in den Grundwerten der BMW Group, im BMW Group Grundsatz Risikomanagement, in der BMW Group Anweisung Risikomanagement sowie in der Risikostrategie verankert. Neue Erkenntnisse und Anforderungen fließen kontinuierlich in das Risikomanagement der BMW Group ein, womit eine Weiterentwicklung gewährleistet ist. Regelmäßig finden un-

ternehmensweite Weiterbildungsmaßnahmen und Informationsveranstaltungen insbesondere im Risikomanagementnetzwerk statt.

Der Risikomanagementprozess gilt unternehmensweit und umfasst die frühzeitige Identifikation von Risiken, die Analyse und Bewertung, den abgestimmten Einsatz geeigneter Steuerungsinstrumente sowie die Überwachung und Evaluierung der Maßnahmen.

RISIKOMANAGEMENT IN DER BMW GROUP



Risikobewertung

Für die Bewertung von Risiken nutzt die BMW Group standardisierte Methoden. Alle wesentlichen Risiken werden 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 Gesamtwirkung der Risiken auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage wird nachfolgend einheitlich als Ergebnisauswirkung bezeichnet.

Die Bewertung von Risiken erfolgt unter Berücksichtigung bereits wirksamer risikoreduzierender Maßnahmen (Nettobetrachtung).

Risiken werden nach ihrer Risikohöhe (durchschnittliche Ergebnisauswirkung unter Berücksichtigung der Eintrittswahrscheinlichkeit) klassifiziert. Die Ergebnisauswirkung kann bei einem tatsächlichen Risikoeintritt (Worst-Case-Betrachtung) deutlich höher ausfallen.

Aufgrund des Geschäftswachstums und der damit verbundenen Risiken wurden die seit 2013 im Geschäftsbericht verwendeten Wertgrenzen angepasst.

Für die Klassifizierung der Risikohöhe gelten folgende Wertgrenzen:

Klasse	Bisherige Wertgrenze	Neue Wertgrenze
Gering	0 – 50 Mio. €	0 – 200 Mio. €
Mittel	> 50 – 400 Mio. €	> 200 – 1.000 Mio. €
Hoch	> 400 Mio. €	> 1.000 Mio. €

Die Auswirkungen von Chancen und Risiken werden getrennt dargestellt und nicht miteinander verrechnet. Sofern kein Segment explizit hervorgehoben wird, betreffen die Chancen und Risiken das Segment Automobile. Der Risikokonsolidierungskreis entspricht dem Konsolidierungskreis des Konzernabschlusses der BMW Group.

Überwachung der Risikotragfähigkeit

Durch die Aggregation aller wesentlichen Risiken auf Konzernebene mittels Value-at-Risk-Modellen können konzernweite Auswirkungen und Trends erkannt werden. Dazu werden die potenziellen Ergebnisauswirkungen der Risiken (Konfidenzniveau: 99 %) 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.

Umgang mit Reputationsrisiken

Zusätzlich zu den finanziellen Effekten können sich Risiken auch auf das Ansehen der BMW Group auswirken. Dazu beurteilt die BMW Group sämtliche Risiken mit Hilfe eines Scoring-Modells bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Reputation. Ergänzend dazu werden weitere übergreifende Themen aus der regelmäßig durchgeführten Medienanalyse aufgezeigt. Sollten sich wesentliche Effekte auf die Reputation ergeben können, so werden sie in den nachfolgenden Kapiteln jeweils beschrieben.

Umgang mit nichtfinanziellen 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

In einem dynamischen Marktumfeld ergeben sich auch Chancen. 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 essenzieller Bedeutung, um eine hohe Profitabilität und Kapitalrendite zu gewährleisten.

Die Beurteilung der Bedeutung der 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.

Risiken und Chancen

Die folgende Übersicht bietet einen Gesamtüberblick über die wesentlichen Risiken und Chancen für die Jahre 2022 und 2023 und zeigt deren Bedeutung für die BMW Group auf. Gesamthaft bestehen für die BMW Group weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung bestandsgefährdende Risiken.

Die Risiken und Chancen im Segment Finanzdienstleistungen werden aufgrund der Besonderheiten des Geschäftsmodells im Abschnitt Risikomanagementsystem im Segment Finanzdienstleistungen separat dargestellt.

Die Risiken im Zusammenhang mit dem Klimawandel werden aufgrund des mittel- bis langfristigen Betrachtungshorizonts im Abschnitt [Klimabezogene Chancen und Risiken](#) aufgezeigt.

	Risiken		Chancen	
	Klassifizierung der Risikohöhe ¹	Veränderung zum Vorjahr ²	Klassifizierung	Veränderung zum Vorjahr
Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen	Mittel	Konstant	Unwesentlich	Niedriger
Strategische und branchenspezifische Risiken und Chancen				
Änderungen von Gesetzen und Regulierung	Hoch	Konstant	Unwesentlich	Konstant
Marktentwicklung	Mittel	Niedriger	Unwesentlich	Konstant
Risiken und Chancen aus betrieblichen Aufgabenbereichen				
Produktion und Technologie	Mittel	Konstant	Unwesentlich	Konstant
Einkauf	Hoch	Konstant	Unwesentlich	Konstant
Vertriebsnetz	Gering	Konstant	Unwesentlich	Konstant
Informationssicherheit, Datenschutz und IT	Hoch	Erhöht	Unwesentlich	Konstant
Finanzrisiken und -chancen				
Währungen	Gering	Niedriger	Wesentlich	Konstant
Rohstoffe	Hoch	Erhöht	Wesentlich	Konstant
Liquidität	Gering	Konstant	-	-
Sonstige Finanzrisiken	Mittel	Konstant	Unwesentlich	Niedriger
Pensionsverpflichtungen	Mittel	Niedriger	Wesentlich	Konstant
Rechtliche Risiken	Mittel	Konstant	-	-

¹ Die klassifizierte Risikohöhe verändert sich durch die Vollkonsolidierung von BMW Brilliance nicht.

² Wie unter „Risikobewertung“ aufgezeigt, wurden die Wertgrenzen für die Risikoklassifizierung aktualisiert.

Die hier ausgewiesene Veränderung bezieht sich auf die Klassifizierung der Vorjahresrisiken unter Verwendung der aktualisierten Wertgrenzen.

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 abschätzbaren Auswirkungen führen. Die Risikohöhe wird über den zweijährigen Betrachtungszeitraum als mittel klassifiziert.

Die Invasion russischer Truppen in die Ukraine hat unter anderem Liefereinschränkungen bei Komponenten aus der Ukraine ausgelöst, die bereits zu Produktionsanpassungen und -unterbrechungen in mehreren Werken geführt haben. Sollte die militärische Auseinandersetzung länger andauern, werden sich auch spürbare Auswirkungen auf den Absatz ergeben.

Es besteht die Gefahr einer weiteren Verschärfung der Konfliktsituation und damit einhergehender Sanktionen westlicher Staaten gegenüber Russland sowie möglicher Vergeltungsmaßnahmen Russlands. Zusätzliche Sanktionen mit Bezug auf den Kapitalmarkt sowie den Import und Export von Gütern und Rohstoffen werden spürbare Folgen haben. Dies wird auch außerhalb Russlands zu negativen Auswirkungen auf die Wirtschaft führen.

Die weltweiten Lieferengpässe – insbesondere bei Halbleitern – belasten die Wirtschaft weiterhin. Sie könnten sich im gesamten Jahr 2022 fortsetzen, und durch fehlende (Vor-)Produkte könnte die bisher kräftige Erholung der Weltwirtschaft ausgebremst werden.

Durch Mutation könnte eine sehr ansteckende Variante des Corona-Virus entstehen, die zu schweren Krankheitsverläufen führt. In diesem Fall könnten strikte Eindämmungsmaßnahmen die wirtschaftliche Erholung bremsen. Die BMW Group beobachtet die Situation kontinuierlich und ergreift entsprechende Maßnahmen.

Der Konflikt zwischen den USA und China dürfte auch weiterhin ein wichtiges Thema bleiben. Der Schwerpunkt verschiebt sich derzeit von reinen Zollerhöhungen zu weiteren Import- und Exportbeschränkungen für bestimmte Technologien. Dies könnte auch die Bedingungen für Importe und Exporte der BMW Group verschlechtern.

Ein weiteres Risiko stellt die in vielen Regionen aktuell sehr hohe Inflation dar. Sollte die Inflation längere Zeit hoch bleiben, würden die steigenden Preise die Nachfrage bremsen. Auch die zu erwartenden Zinserhöhungen durch die Notenbanken haben einen dämpfenden Effekt.

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 Verschärfungen 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 sowie laufende Kosten nach sich ziehen oder das Kundenverhalten beeinflussen. Die Risikohöhe für den Eintritt des Risikos einer Angebotsunterbrechung durch nicht vorhersehbare kurzfristige Änderungen von Gesetzen und Regulierungen wird als hoch eingestuft.

Derzeit sieht die BMW Group insbesondere bei den konventionellen Antrieben eine kontinuierliche Verschärfung der gesetzlichen Rahmenbedingungen im Bereich der Emissionen zur Verbesserung der Luftqualität vor allem in Ballungsge-

bieten. In der Europäischen Union wird ein Gesetzesvorschlag zur neuen Abgasnorm Euro 7 diskutiert, dessen technische Anforderungen und Umsetzungszeitplan noch offen sind und damit Risiken beinhalten. Eine Diskussion um Verbrauchswerte und CO₂-Emissionen könnte sich auf die Reputation des Unternehmens auswirken.

Weitere Risiken können aus Verschärfungen bestehender Import- und Exportbestimmungen resultieren. Diese führen in erster Linie zu zusätzlichen Aufwendungen, können aber auch den Import beziehungsweise Export von Fahrzeugen und Teilen einschränken.

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. Zusätzliche Chancen aus Änderungen von Gesetzen und Regulierung werden als unwesentlich eingestuft.

Marktentwicklung

Eine steigende Wettbewerbsintensität unter den etablierten Anbietern sowie der Marktzugang neuer Konkurrenten kann zu schwer abschätzbaren Auswirkungen führen. Auch nicht vorhergesehene Konsumentenpräferenzen und eine veränderte Markenwahrnehmung können sowohl Chancen als auch Risiken bergen. Die Risikohöhe für den Eintritt von Marktrisiken über den zweijährigen Betrachtungszeitraum ist als mittel einzustufen.

Eine zunehmende Wettbewerbsintensität könnte den Druck auf den Absatz und die Preise erhöhen. So könnte die BMW Group bei dem Wandel von konventionell angetriebenen Fahrzeugen zu alternativen Antriebskonzepten mit

kurzfristigen Angebots- und Nachfrageverwerfungen konfrontiert werden. Auch das Kundenverhalten kann sich ändern, beispielsweise aufgrund anderer gesellschaftlicher Werte und Normen oder auch durch politische Rahmenbedingungen zur Nutzung von Fahrzeugen.

Die Absatzmärkte werden kontinuierlich beobachtet, um Kundenanforderungen zu erfüllen und dabei Chancen bezüglich Absatzwachstum und Preisrealisierung wahrzunehmen. Die BMW Group schätzt die sich daraus ergebenden Chancen im Betrachtungszeitraum als unwesentlich ein.

Risiken und Chancen aus betrieblichen Aufgabenbereichen

Risiken und Chancen aus Produktion und Technologie

Risiken in Produktionsprozessen und aus Technologiefeldern können zu ungeplanten Produktionsunterbrechungen oder zusätzlichen Kosten aufgrund von Rückrufaktionen führen. Die Risikohöhe für den Eintritt von solchen Risiken über den zweijährigen Betrachtungszeitraum wird als mittel eingeschätzt.

Als Auslöser von Produktionsunterbrechungen kommen Brand- und Naturgefahren, Beschädigungen der Infrastruktur sowie Maschinen- und Werkzeugbrüche in Betracht. Aber auch Lieferengpässe bei Produktionsmaterial oder -komponenten, ein Ausfall der Medienversorgung, Störungen in Transport und Logistik oder IT-Störungen, die auch durch Cyberangriffe verursacht werden können, können zu Beeinträchtigung der Produktion führen.

Sämtliche Produktionseinheiten bereiten sich auf potenzielle Produktionsunterbrechungen und -ausfälle anhand von diversen Maßnahmen vor, die teilweise bereits im Planungsprozess aufgesetzt, aber auch flexibel im operativen Betrieb ergriffen werden. Die Maßnahmen wirken dabei sowohl auf Schadenshöhen als auch auf die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken.

Der technische Brandschutz, die Transparenz über mögliche Naturgefahren bei der Standortauswahl und im Betrieb in

Verbindung mit der Umsetzung geeigneter Maßnahmen (zum Beispiel bauliche Maßnahmen), eine schnelle Reaktion durch Betriebsfeuerwehren und Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stellen Bausteine für die Vermeidung beziehungsweise die Minderung potenzieller Schäden durch Brände und Naturgefahren dar. Für den Fall von Sachschäden durch Brand- und Naturereignisse, die zu signifikanten Betriebsunterbrechungen in der eigenen Produktion oder auch bei Lieferanten führen, wurden Verträge mit Versicherungsunternehmen hoher Bonität abgeschlossen.

Durch die Implementierung von passenden Maßnahmen wird der Bedrohung von gezielten Cyberangriffen entgegengewirkt, da Cyberangriffe zur Beschädigung von Fertigungsanlagen und damit zu längeren Ausfalldauern und hohen Schadenswerten führen könnten.

Beim Transport von Fahrzeugen aus den Produktionswerken in die Vertriebsregionen können Fahrzeuge aufgrund von Naturgefahren und anderen Risiken beschädigt oder zerstört werden. Prämien und Selbstbehalte von Transportversicherungspolice verharren derzeit auf einem konstant hohen Niveau. Ein weiterer Anstieg könnte dazu führen, dass der Abschluss einer Versicherung wirtschaftlich nicht mehr vertretbar ist und die BMW Group diese Risiken selbst tragen müsste.

Die BMW Group bildet angemessene Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen. Es kann dennoch nicht ausgeschlossen werden, dass darüber hinaus zusätzliche Kosten aufgrund von Rückrufaktionen eintreten können, die nicht oder nicht vollständig durch Rückstellungen abgedeckt sind. Solche Risiken können immer dann entstehen, wenn eingesetzte Materialien und Verarbeitungsverfahren 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 Zusam-

menhang mit Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sind im Konzernanhang unter Textziffer [33] enthalten.

Die Entwicklung und der Test von neuen Technologien sind grundsätzlich mit Risiken behaftet. Ein Unfall – beispielsweise mit einem Fahrzeug im automatisierten Fahrbetrieb – könnte sich, unabhängig von der Unfallursache, negativ auf die Reputation des Unternehmens auswirken. Die Vermeidung dieser Risiken hat bei der BMW Group oberste Priorität.

Die BMW Group sieht Chancen in Produktionsprozessen und aus Technologiefeldern vor allem in Wettbewerbsvorteilen durch die Beherrschung neuer und komplexer Technologien. Aufgrund des zeitlichen Vorlaufs zur Entwicklung neuer Produkte und Prozesse werden die zusätzlichen Chancen im Betrachtungszeitraum als unwesentlich für die Ertragslage der BMW Group bewertet.

Risiken und Chancen aus dem Einkauf

Risiken aus dem Einkauf beziehen sich vor allem auf Versorgungsengpässe 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 BMW Group setzt ein umfangreiches Instrumentarium von Kontroll- und aktiven Steuerungsmaßnahmen ein, um den aktuellen Herausforderungen in der Zulieferindustrie zu begegnen. Die Risikohöhe resultierend aus Einkaufsrisiken über den zweijährigen Betrachtungszeitraum wird als hoch klassifiziert.

Mögliche Gründe für den Ausfall einzelner Lieferanten sind insbesondere IT-Risiken, Verstöße gegen Nachhaltigkeits- oder Qualitätsstandards, die mangelnde Verfügbarkeit von Rohstoffen und Vormaterialien sowie das Auftreten von Naturgefahren und Bränden. Auch mangelnde finanzielle Leis-

tungsfähigkeit einzelner Lieferanten kann die Werkeversorgung gefährden; die BMW Group stellt die finanzielle Unterstützung produktionskritischer Zulieferer sicher. Außerdem fließt die dynamische Entwicklung der Sicherheitslage eines Landes als potenzieller Ausfallgrund einer Wertschöpfungs- / Lieferkette in die Risikoquantifizierung ein.

Die militärische Auseinandersetzung zwischen Russland und der Ukraine führt unter anderem zu Lieferschwierigkeiten von Komponenten aus der Ukraine. Eine weitere Eskalation könnte sowohl direkte Lieferanten als auch Vorlieferanten aus angrenzenden Ländern betreffen und die Liefersituation weiter verschärfen. Darüber hinaus könnte auch die Verfügbarkeit von Rohstoffen aus Russland eingeschränkt sein.

Die zunehmende Komplexität im Lieferantennetzwerk insbesondere bei den nur indirekt durch die BMW Group steuerbaren Vorlieferanten ist eine weitere mögliche Ursache für den Ausfall von direkten Lieferantenstandorten. Aufgrund der hohen Nachfrage auf den internationalen Halbleitermärkten ist es auch bei der BMW Group bereits zu temporären Engpässen bei der Versorgung mit elektronischen Bauteilen gekommen.

Die unverändert angespannte Versorgungslage entlang der gesamten Lieferkette – insbesondere aufgrund von Engpässen bei Halbleitern – könnte auch weiterhin zu Anpassungen im Produktionsprogramm führen. Eine damit verbundene Berichterstattung könnte sich auch negativ auf die Reputation des Konzerns auswirken. Die BMW Group beobachtet die Situation sehr aufmerksam, bewertet die Entwicklung fortlaufend und sorgt für die enge Anbindung der entsprechenden Lieferketten an die Produktion.

Auch die weiter gestiegene Bedrohungslage durch Cyberangriffe entlang der gesamten Wertschöpfungskette betrifft sowohl die Versorgungssicherheit der BMW Group als auch den Schutz des für die BMW Group relevanten Know-hows.

Um ein einheitliches Informationssicherheitsniveau aller Beteiligten entlang der Wertschöpfungs- und Lieferkette sicherzustellen, forciert die BMW Group bei ihren Lieferanten den Nachweis einer angemessenen Informationssicherheitszertifizierung.

Bei der Auswahl ihrer Lieferanten berücksichtigt die BMW Group nicht nur externe Vorgaben wie die Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes, sondern achtet auch auf die Erfüllung der intern gesetzten Nachhaltigkeitsstandards.

Den Risiken bei der Rohstoffversorgung wird mit einer Reduzierung des Rohstoffeinsatzes oder dem Ersatz durch alternative Rohstoffe begegnet.

Chancen entstehen im Ressort Einkauf und Lieferantennetzwerk vor allem aus dem globalen Sourcing und der daraus resultierenden Effizienzsteigerung. Die Erschließung von standortspezifischen Faktorkostenvorteilen, insbesondere im Zuge des Aufbaus von lokalen Lieferantenstrukturen im Umfeld neuer und bestehender BMW Fertigungsstätten, und die Einführung neuer, innovativer Fertigungstechnologien könnten zu niedrigeren Materialkosten für die BMW Group führen.

Die BMW Group schätzt die sich daraus ergebenden Chancen im Betrachtungszeitraum als unwesentlich ein.

Risiken und Chancen im Vertriebsnetz

Die BMW Group nutzt für den Absatz ihrer Produkte und Dienstleistungen ein weltweites Vertriebsnetz, das vor allem aus eigenständigen Händlern, Niederlassungen, Tochterunternehmen sowie Importeuren besteht. Sollte eine Bedrohung für den Fortbestand von Teilen des Vertriebsnetzes bestehen, beispielsweise aufgrund einer möglichen Insolvenz von großen Handelsbetrieben, würden Risiken für die BMW Group entstehen. Die Risikohöhe aus Vertriebsrisiken über den zweijährigen Betrachtungszeitraum ist als gering einzustufen.

Die BMW Group gestaltet auch im Vertrieb die Zukunft und stellt das Kundenerlebnis in den Mittelpunkt aller Aktivitäten. Das Ziel ist das beste Premium Marken- und Kundenerlebnis der Industrie. Ein wichtiger Baustein auf diesem Weg ist die Digitalisierung der Customer Journey. Gemeinsam mit der Handelsorganisation bieten sich hier Chancen, die aber als unwesentlich eingeschätzt werden.

Informationssicherheit, Datenschutz und IT

Die Digitalisierung und Automatisierung in allen Geschäftsbereichen und Produkten bietet Chancen für das Unternehmen und unterstützt die strategische Ausrichtung auf dem Weg zur Nachhaltigkeit. Parallel dazu steigen die Anforderungen an die Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Informationen, was sich auch auf die damit verbundene Informationstechnologie (IT) auswirkt. Die Bedrohungslage hat sich in den letzten Jahren kontinuierlich verschärft. Die Auswirkungen der militärischen Auseinandersetzung zwischen Russland und der Ukraine können zu einem weiteren Anstieg von Cyberangriffen führen. Darüber hinaus steigen auch weltweit die gesetzlichen und regulatorischen Anforderungen. Beispiele hierfür sind das Zweite Gesetz zur Erhöhung der Sicherheit informationstechnischer Systeme (IT-Sicherheitsgesetz 2.0) und neue Datenschutzgesetze in China.

Aufgrund des Anstiegs der beobachteten Angriffe auf Applikationen und Systeme der BMW Group wird die Risikohöhe – trotz umfangreicher Sicherheitsmaßnahmen – als hoch eingestuft.

Neben Bedrohungen in Form von Cyberangriffen und physischen Eingriffen können Informationen und Daten auch durch fehlendes Risikobewusstsein und Fehlverhalten gefährdet sein. Unmittelbare Folgen wären im Wesentlichen negative Auswirkungen auf der Umsatzseite, Ausfälle in der Produktion von Teilen und Fahrzeugen oder Reputationsschäden.

Der Schutz von Geschäftsinformationen, zum Beispiel gegen unberechtigte Zugriffe und Missbrauch, hat einen sehr

hohen Stellenwert. Die Informationssicherheit ist fester Bestandteil der Geschäftsprozesse und richtet sich nach der internationalen Norm ISO/IEC 27001. Im Rahmen des Risikomanagements werden Informationssicherheits-, Datenschutz- und IT-Risiken systematisch erfasst, von den Fachstellen mit Maßnahmen versehen und hinsichtlich Bedrohungslage und Risikoreduktion permanent 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 verpflichtet zum sorgfältigen Umgang mit Informationen wie vertraulichen Geschäfts-, Kunden- und Mitarbeiterdaten, zur sicheren Nutzung von Informationssystemen und zu einem transparenten Umgang mit Risiken. Die konzern-

weit gültigen Vorgaben sind in einem umfassenden Regelwerk dokumentiert. Die konsequente Anpassung des Regelwerks an aktuelle Situationen und regelmäßige Kommunikations-, Sensibilisierungs- und Schulungsmaßnahmen schaffen die Grundlage für ein hohes Sicherheitsverständnis und Risikobewusstsein.

Bei Kooperationen und Partnerbeziehungen schützt die BMW Group ihr geistiges Eigentum und die Kunden- und Beschäftigtendaten durch klar definierte Vorgaben zum Informations- und Datenschutz. Informationen, die Geschäftsgeheimnisse darstellen, sowie sensible personenbezogene Informationen unterliegen besonders strengen Sicherheitsvorkehrungen.

Der Verlust oder der Diebstahl von sensiblen Geschäftsinformationen könnte sich negativ auf die Reputation des Unternehmens auswirken.

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, der Produktion und der Material- und Finanzmittelbeschaffung erfolgt außerhalb der Eurozone (vor allem in China und den USA). Zur Ermittlung der Währungsrisiken und -chancen werden Cash-flow-at-Risk-Modelle und Szenarioanalysen eingesetzt und fortlaufend weiterentwickelt. Die Risikohöhe im Hinblick auf Währungsrisiken wird als gering eingeschätzt. Die Risikosituation hat sich gegenüber dem Vorjahr verbessert, da sich die Wechselkurse im Vergleich zu den in der Planung unterstellten Kursen positiv entwickelt haben.

Die Analyse der Währungsrisiken bildet die Entscheidungsgrundlage für das operative Währungsmanagement. Währungsrisiken steuert die BMW Group sowohl strategisch (mittel- und langfristig) als auch operativ (kurz- und mittelfristig). Mittel- und langfristig sind als Maßnahmen sowohl die Erhöhung der Produktion in Fremdwährungsländern als auch die Steigerung der Einkaufsvolumen im Fremdwährungsraum zu nennen (Natural Hedging). Die Sicherung auf den Finanzmärkten dient der operativen beziehungsweise kurz- und mittelfristigen Steuerung von Währungsrisiken. Die wesentliche Zielsetzung dieses Steuerungsprozesses ist eine Erhöhung der Planungssicherheit für die BMW Group. Die Sicherungsgeschäfte werden ausschließlich mit Finanzmarktpartnern hoher Bonität abgeschlossen.

Abhängig von der Wechselkursentwicklung können sich wesentliche Chancen ergeben.

Rohstoffpreissrisiken und -chancen

Als produzierendes Industrieunternehmen ist die BMW Group Preisrisiken, insbesondere hinsichtlich der für die Fahrzeugherstellung notwendigen Rohstoffe, ausge-



setzt. Zur Erhöhung der Planungssicherheit überwacht die BMW Group die Änderung von Rohstoffpreisen mittels eines umfangreich definierten Steuerungsprozesses.

Die Ausgangsbasis für die Analyse des Rohstoffpreisrisikos sind die geplanten Einkäufe für Rohstoffe oder Komponenten mit Rohstoffinhalten. Zur Ermittlung der Rohstoffrisiken und -chancen werden Cashflow-at-Risk-Modelle und Szenarioanalysen eingesetzt. Die Preisschwankungen für Edelmetalle (Platin, Palladium, Rhodium), Buntmetalle (Aluminium, Kupfer), Batterierohstoffe (Blei, Nickel, Kobalt), teilweise Stahl beziehungsweise Stahlgrundstoffe (Eisenerz, Koks-Kohle) und Energie (Gas, Strom) werden durch Finanzderivate beziehungsweise Lieferverträge mit Preisbindungen abgesichert.

Auf den Rohstoffmärkten war und ist die Preisentwicklung vieler Rohstoffe aufgrund der hohen Nachfrage von starken Ausschlägen gekennzeichnet und mit einer hohen Risikohöhe verbunden. Sollten sich entgegen der aktuellen Einschätzung Rohstoffpreise positiv entwickeln, könnten sich daraus wesentliche Chancen ergeben.

Liquiditätsrisiken

Das Finanzierungs- und Leasinggeschäft im Segment Finanzdienstleistungen wird zum größten Teil durch den Kapitalmarkt refinanziert. Liquiditätsrisiken können zum einen in Form steigender Refinanzierungskosten, zum anderen in Form einer eingeschränkten Mittelverfügbarkeit aufgrund der generellen Marktsituation eintreten. Die Risikohöhe wird als gering eingeschätzt.

Auf Basis der Erkenntnisse aus der Finanzkrise wurde ein Liquiditätskonzept erarbeitet, das konsequent eingehalten und kontinuierlich weiterentwickelt wird. Im Segment Finanzdienstleistungen werden Liquiditätsrisiken durch die fristenkongruente Kapitalbindungsdauer (Matched-Funding-Prinzip) grundsätzlich vermieden.

Die konzernweite Sicherstellung der jederzeitigen Zahlungsfähigkeit der BMW Group wird durch das Einhalten von Liquiditätskennzahlen sowie durch eine breite Streuung der Refinanzierungsquellen gewährleistet. Dabei wird durch regelmäßige Messung und Überwachung sichergestellt, dass sich Zahlungseingänge und -ausgänge in den unterschiedlichen Laufzeiten und Währungen ausgleichen. Diese Vorgehensweise ist in das Liquiditätskonzept der BMW Group eingebunden.

Die Liquiditätssituation wird fortwährend überwacht und durch eine konzernweite Planung des Finanzbedarfs sowie der Finanzmittelbeschaffung erfasst und gesteuert. Derzeit werden in Bezug auf die Liquidität keine nennenswerten Chancen für die Ertragslage gesehen. Ergänzende Informationen 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 mit Banken bei der Anlage der Liquidität, bei der derivativen Absicherung von Finanzmarktrisiken (insbesondere Währungen, Rohstoffe, Zinsen) sowie bei der Absicherung von Vorleistungen zusammen. Das Kontrahentenrisiko beschreibt das Risiko, dass die BMW Group die ihr zustehenden Zahlungen aus den beschriebenen Anlage- und Absicherungsgeschäften nicht oder nicht vollumfänglich erhält. Zur Ermittlung des Kontrahentenrisikos wird ein weiterentwickeltes Value-at-Risk-Modell eingesetzt, das die Bonität (Rating) der Banken sowie das zugehörige Geschäftsvolumen berücksichtigt. Die Steuerung des Risikos erfolgt über ein Limitsystem 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.

Die Risikohöhe im Zusammenhang mit sonstigen Finanzrisiken wird als mittel eingeschätzt. Grundsätzlich könnten sich aus Aufwertungen von Beteiligungen unwesentliche Chancen für die Ertragslage ergeben.

Risiken und Chancen aus Pensionsverpflichtungen

Zukünftige Pensionsverpflichtungen werden größtenteils in von der BMW Group rechtlich getrennten Pensionsfonds oder Treuhandkonstrukten 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. 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, der auf Basis der Renditen von Unternehmensanleihen mit hoher Bonität bestimmt wird. Die Renditen unterliegen Marktwertschwankungen und beeinflussen damit die Höhe der Pensionsverpflichtungen. Auch Veränderungen weiterer Parameter wie beispielsweise steigende Inflationsraten und eine höhere Lebenserwartung haben Einfluss auf die Höhe und die Dauer der zukünftigen Pensionszahlungen. Ebenso können regulatorische Anforderungen oder Änderungen die Höhe der Pensionsverpflichtungen beeinflussen.

Die Höhe des Pensionsvermögens schwankt durch die Volatilität der einzelnen Anlageklassen am Kapitalmarkt. Das breit diversifizierte Portfolio umfasst dabei Anlagen in verzinsliche Wertpapiere, Aktien sowie Immobilien und sonstige Anlageklassen.

Das Risiko aus Pensionsverpflichtungen konnte durch die Neuordnung der Pensionszusagen in Deutschland im Jahr 2021 deutlich reduziert werden. Hierbei wurde den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine freiwillige Wechseloption in den Beitragsorientierten Pensionsplan eröffnet. Dieser Pensionsplan beinhaltet eine Risikokomponente aus einer Mindestverzinsungszusage, ist aber insgesamt risikoärmer als der leistungsorientierte Pensionsplan.

Die Risikohöhe aus Pensionsverpflichtungen wird als mittel klassifiziert.

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. Der Eintritt von rechtlichen Risiken könnte mit hohen Ergebnisauswirkungen über den zweijährigen Betrachtungszeitraum verbunden sein. Die Risikohöhen der identifizierten wesentlichen rechtlichen Risiken werden als mittel eingestuft.

Durch die fortschreitende Internationalisierung der Geschäftstätigkeit der BMW Group und der allgemeinen Wirtschaftsverflechtungen sowie die Vielzahl und Komplexität rechtlicher Vorschriften, unter anderem verstärkt zu Import- und Exportbestimmungen, steigt die Gefahr von möglichen Rechtsverstößen. Die BMW Group verfügt über ein Compliance-Management-System, das darauf abzielt, rechtmäßi-

ges Handeln ihrer Organe, Führungskräfte und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nachhaltig und weltweit sicherzustellen. Weiterführende Informationen zu Compliance bei der BMW Group und zum Compliance-Management-System finden sich im Kapitel [Compliance und Menschenrechte](#).

Wie jedes weltweit tätige Unternehmen ist die BMW Group mit Rechtsstreitigkeiten, behaupteten Ansprüchen, insbesondere aus Gewährleistungs- und Produkthaftungsumfängen oder Schutzrechtsverletzungen 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 erhoben, mit denen Verbraucher den Widerruf ihrer Darlehens- und Leasingverträge unter Berufung auf behauptete fehlerhafte und unzureichende vorvertragliche Informationen geltend machen. Der Schwerpunkt liegt hierbei im Bereich der Darlehensverträge. Seit 2017 hat die BMW Bank die weit überwiegende Anzahl dieser gerichtlichen Verfahren gewonnen. Im November 2019 hat der Bundesgerichtshof (BGH) eine Grundsatzentscheidung zugunsten der BMW Bank getroffen, in der die Richtigkeit der verbraucherrelevanten Informationen in den Darlehensverträgen bestätigt wurde. Zudem hat der BGH im Oktober 2020 in einem Verfahren, an dem die BMW Bank nicht beteiligt war, u. a. entschieden, dass Verbraucher nach einem erfolgreichen Widerruf grundsätzlich Wertersatz zu leisten haben. Seit Anfang 2020 sind mehrere Vorabentscheidungs-

ersuchen zum Umfang der Informationspflichten an den Europäischen Gerichtshof (EuGH) gerichtet worden. Am 9. September 2021 entschied der EuGH in einem Vorabentscheidungsverfahren über die von Darlehensgebern in Kreditverträgen abstrakt einzuhaltenden Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf den Verzugszins und die Vorfälligkeitsentschädigung. Auf Basis dessen legt der BGH dem EuGH eine weitere Frage, ob unter bestimmten Voraussetzungen der Einwand des Rechtsmissbrauchs nach wie vor möglich ist, vor. Obwohl dies technisch gesehen noch keine finale materielle Entscheidung ist, erwähnt der BGH in den Entscheidungsgründen, dass die Anforderungen des EuGH an die von Darlehensgebern zu tätigen Pflichtinformationen in den BMW Bank Kreditverträgen nicht vollumfänglich eingehalten werden. Deshalb besteht ein rechtliches Risiko, dass Kunden ihre Kreditverträge mit der BMW Bank aufgrund der Vorlagefrage und der EuGH-Entscheidung vom 9. September 2021 widerrufen können. Für die Zeit der Nutzung des Fahrzeuges müssen die Kunden aber jedenfalls Wertersatz leisten. Die möglichen finanziellen Auswirkungen lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend beurteilen.

Im internationalen Warenverkehr sind umfangreiche Vorschriften zur Exportkontrolle zu beachten. Neben güterbezogenen Restriktionen 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, Steuer- und Zollprüfungen. Diese können zu Steuer- und Zollnachforderungen, Zinsen, Strafen und ähnlichen Zahlungen führen. Solche Zahlungen können beispielsweise aus der vollständigen oder teilweisen Nichtanerkennung von konzerninternen Verrechnungspreisen in den jeweiligen

Ländern resultieren. Weitere materiell-rechtliche Risiken können auch durch Änderungen von Steuer- oder Zollgesetzen oder deren Auslegung durch Steuer- und Zollbehörden oder Gerichte entstehen. Solche Änderungen wirken häufig auch rückwirkend für alle Kalenderjahre, die noch nicht verjährt sind. Für die Minimierung der prozessualen Steuer- und Zollrisiken hat die BMW Group jüngst ein umfassendes Tax and Customs Control Framework eingerichtet, das in Deutschland bereits zur Anwendung kommt und sukzessive in weiteren 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.

Grundsätzlich könnten sich behauptete oder tatsächliche Gesetzesverstöße auch negativ auf die Reputation der BMW Group auswirken.

Risikomanagementsystem im Segment Finanzdienstleistung

Die Grundlage für das Risikomanagement im Finanzdienstleistungsgeschäft bilden das Rahmenwerk zur Risikokultur, die Risikostrategie mit dem definierten Risikoappetit, das Internal-Capital-Adequacy Assessment Process-Framework sowie ein Regelwerk aus Grundsätzen und Richtlinien. Das zentrale Steuerungsinstrument der Risiken im Segment Finanzdienstleistungen ist die Sicherstellung der Risikotragfähigkeit.

Dabei müssen zu jeder Zeit alle Risiken im Sinne unerwarteter Verluste abgedeckt sein. Dies erfolgt durch entsprechende aus der Risikoneigung abgeleitete Risikodeckungsmassen und Puffer in Form von Eigenkapital. Die unerwarteten Verluste werden durch verschiedene in regelmäßigen Abständen validierte Value-at-Risk-Modelle gemessen. Die Aggregation der Risiken erfolgt unter Berücksichtigung von Korrelationseffekten. Darüber hinaus ergänzen Stressszenarien die Betrachtung der Risikotragfähigkeit. Durch ein integriertes Limitsystem für die einzelnen Risikoarten wird die Risikotragfähigkeit regelmäßig überwacht.

Durch die enge Verflechtung im Konzernverbund sind Entwicklungen, die im ersten Schritt das Industriegeschäft der BMW Group betreffen, im zweiten Schritt auch relevant für das Segment Finanzdienstleistungen. Zudem fordern weltweite Bankenaufsichtsbehörden, Nachhaltigkeitsrisiken angemessen zu berücksichtigen. Nachhaltigkeitsrisiken, wie beispielsweise Naturereignisse oder eine geänderte CO₂-Bepreisung, wirken auf bestehende Risikoarten ein und können sich auch kurzfristig auswirken.

Die folgende Übersicht bietet einen Gesamtüberblick über die wesentlichen Risiken und Chancen im Segment Finanzdienstleistungen:

Risiken und Chancen im Segment Finanzdienstleistungen

Die Risikoarten im Finanzdienstleistungsgeschäft umfassen das Kredit- beziehungsweise Adressenausfallrisiko, das Restwertrisiko, das Zinsänderungsrisiko, operationelle Risiken und das Liquiditätsrisiko. Die Bewertung des Liquiditätsrisikos des Segments Finanzdienstleistungen ist in der Kategorie Liquidität des Gesamtkonzerns inkludiert.

Kreditrisiken und -chancen im Segment Finanzdienstleistungen

Kredit- beziehungsweise Adressenausfallrisiken entstehen im Segment Finanzdienstleistungen dadurch, dass ein Vertragspartner, zum Beispiel ein Kunde oder Händler, seine Vertragsverpflichtungen nicht oder nur teilweise erfüllen kann und deshalb weniger Ertrag beziehungsweise Verluste generiert werden. So könnte beispielsweise die militärische Auseinandersetzung zwischen Russland und der Ukraine zu Kreditverlusten führen. Die Risikohöhe für den Eintritt von

	Risiken		Chancen	
	Klassifizierung der Risikohöhe ¹	Veränderung zum Vorjahr ²	Klassifizierung	Veränderung zum Vorjahr
Kreditausfall	Mittel	Konstant	Unwesentlich	Konstant
Restwert	Hoch	Konstant	Wesentlich	Konstant
Zinsänderungen	Gering	Konstant	Wesentlich	Konstant
Operationelle Risiken	Mittel	Erhöht	-	-

¹ Die klassifizierte Risikohöhe verändert sich durch die Vollkonsolidierung von BMW Brilliance nicht.

² Wie unter „Risikobewertung“ aufgezeigt, wurden die Wertgrenzen für die Risikoklassifizierung aktualisiert.

Die hier ausgewiesene Veränderung bezieht sich auf die Klassifizierung der Vorjahresrisiken unter Verwendung der aktualisierten Wertgrenzen.

unerwarteten Kredit- beziehungsweise Adressenausfallrisiken über den zweijährigen Betrachtungszeitraum wird als mittel eingestuft. Die BMW Group schätzt potenzielle Chancen in diesem Bereich als unwesentlich ein.

Im Geschäftsjahr 2021 profitierte das Segment Finanzdienstleistungen unter anderem von einer günstigen Risikosituation und dem daraus resultierenden geringeren Wertberichtigungsbedarf. Die Kreditverluste lagen auf einem historisch niedrigen Niveau.

Die initiale und fortlaufende Prüfung der Bonität ist ein wesentlicher Bestandteil des Kreditrisikomanagements der BMW Group. Zu diesem Zweck führt die BMW Group eine Beurteilung der Bonität eines jeden Kreditnehmers bei sämtlichen Kredit- und Leasingverträgen durch. Chancen können hierbei entstehen, wenn sich das gemanagte Portfolio im Zeitablauf besser darstellt, als bei Gewährung des Kredits geschätzt wurde. Während der Kreditlaufzeit entstehende Bonitätsveränderungen der Kunden werden durch Risikovorsorgeverfahren abgedeckt. Hierbei wird das Kreditrisiko der einzelnen Kunden monatlich quantifiziert und abhängig davon in der Risikovorsorge berücksichtigt. Die gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen unterliegen derzeit einer höheren Volatilität. Sofern diese über der Prognose liegen, können sie zu geringeren Ausfallraten und damit zu positiven Ergebnisauswirkungen führen.

Restwertrisiken und -chancen im Segment Finanzdienstleistungen

Im Zusammenhang mit Leasingverträgen entstehen Risiken und Chancen, wenn der Vermarktungswert eines Leasingfahrzeugs am Ende der Vertragslaufzeit von der ursprünglich bei Vertragsabschluss kalkulierten Restwertprognose abweicht. Ein Restwertrisiko besteht, sobald der erwartete Marktwert des Fahrzeugs am Ende der Vertragslaufzeit geringer ist als die bei Vertragsabschluss kalkulierte Restwertprognose. Die Risikohöhe für den Eintritt von unerwarteten

Restwertrisiken über den zweijährigen Betrachtungszeitraum wird als hoch klassifiziert. Chancen können sich aus einer positiven Abweichung von der Restwertprognose ergeben. Die potenzielle Bedeutung der Restwertchance stuft die BMW Group als wesentlich ein.

Für jedes Fahrzeug wird zu Vertragsbeginn eine Restwertprognose auf der Basis historischer externer und interner Daten ermittelt. Die Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte ist ein wichtiger Einflussfaktor. Die BMW Group hat spezielle Methoden und Prozesse entwickelt und implementiert, um die Nachhaltigkeitsaspekte im Restwertrisiko angemessen zu bewerten und zu steuern.

Während der Vertragslaufzeit wird die Marktentwicklung stetig beobachtet und die Risikobewertung aktualisiert. Die Restwertkoststeuerung erfolgt, unabhängig von der Antriebsvariante, grundsätzlich nach dem gleichen und etablierten Prozess.

Die außergewöhnliche Belegung des Gebrauchtwagenmarktes, insbesondere in den USA und im UK, verbunden mit hohen Erlösen aus dem Verkauf von Leasingrückläufern, wirkte sich entsprechend positiv auf die Restwertsituation im Segment Finanzdienstleistungen im Geschäftsjahr 2021 aus. Diese Entwicklung spiegelt sich im geringeren Bedarf an Restwertrisikovorsorge wider.

Zinsänderungsrisiken und -chancen im Segment Finanzdienstleistungen

Zinsänderungsrisiken im Segment Finanzdienstleistungen umfassen potenzielle Verluste durch die Veränderung von Marktzinsen. Sie können entstehen, wenn Zinsbindungsfristen zwischen der Aktiv- und Passivseite der Bilanz nicht kongruent sind. Die Risikohöhe aus Zinsänderungsrisiken wird als gering klassifiziert. Positive Zinsentwicklungen im Vergleich zur Prognose stellen Chancen dar, die die BMW Group als wesentlich einstuft. Im Finanzdienstleistungsgeschäft

werden Zinsänderungsrisiken durch eine weitgehend fristenkongruente Zinsbindung sowie den Einsatz von Zinsderivaten gesteuert. Die von der BMW Group eingesetzten Derivate werden, sofern die Voraussetzungen dafür erfüllt sind, grundsätzlich auch bilanziell als Sicherungsbeziehungen abgebildet. Ergänzende Informationen zu Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten sind im Konzernanhang unter Textziffer [39] enthalten.

Operationelle Risiken im Segment Finanzdienstleistungen

Operationelle Risiken werden im Segment Finanzdienstleistungen als die Gefahr von Verlusten definiert, die infolge der Unangemessenheit oder des Versagens von internen Verfahren (Prozessrisiken), Menschen (Personalrisiken) und Systemen (Infrastruktur- und IT-Risiken) oder infolge externer Ereignisse (externe Risiken) eintreten. Durch die Erfassung und Bewertung von Risikoszenarien und Schadensfällen sowie Gegenmaßnahmen im operationellen Risikomanagementsystem wird die systematische Analyse und Steuerung potenzieller beziehungsweise eingetretener operationeller Risiken ermöglicht. Zusätzlich werden jährliche Self-Assessments durchgeführt.

Aufgrund der engeren Verzahnung mit weiteren Risikotypen, wie zum Beispiel Outsourcing-Risiken oder Informationssicherheitsrisiken, ist die Risikohöhe gegenüber dem Vorjahr leicht gestiegen. Dabei hat sich die Klassifizierung der Risikohöhe auf mittel geändert, da der zugehörige Schwellenwert von 200 Mio. € erstmals leicht überschritten wurde.

Klimabezogene Chancen und Risiken

[t] Zahlreiche Entwicklungen im Umfeld der BMW Group sind direkt und indirekt mit klimabezogenen Aspekten verknüpft. Die BMW Group ergreift Maßnahmen, um den Klimawandel einzudämmen und sich an Klimaveränderungen anzupassen. Dazu gehört, klimabezogene Risiken und Chancen zu identifizieren und in der strategischen Ausrichtung

tion des Unternehmens, der Unternehmensführung und im Rahmen des unternehmensweiten Risikomanagements zu berücksichtigen. Seit 2019 orientiert sich die BMW Group an den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) und entwickelt die Berichterstattung über das Management klimabezogener Risiken und Chancen kontinuierlich weiter.

Bei der Betrachtung der klimabezogenen Risiken unterscheiden wir zwischen physischen und transitorischen Risiken. Physische Risiken beziehen sich auf die tatsächlichen Auswirkungen des Klimawandels. Als chronisch werden physische Risiken bezeichnet, die auf grundlegende Veränderungen klimatischer Bedingungen wie zum Beispiel steigende Temperaturen oder sich verändernde Niederschlagsmuster zurückzuführen sind. Sie wirken sich vor allem längerfristig aus. Daher beobachten wir diese Risiken über einen Zeitraum von bis zu 30 Jahren. Extremwetterereignisse wie Stürme, Überschwemmungen oder Hitzewellen mehren sich jedoch schon heute.

Transitorische Risiken hingegen ergeben sich aus dem Übergang zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft. Dazu gehören beispielsweise neue und zusätzliche rechtliche Anforderungen im Zusammenhang mit dem Klimaschutz. Die Veränderungen, die sich aus dem Übergang in eine kohlenstoffarme Zukunft ergeben, sehen wir zugleich als Chance. Mit innovativen Produkten und Dienstleistungen können wir neue Geschäftsfelder erschließen, zur Dekarbonisierung des Mobilitätssektors beitragen und damit zugleich unsere Wettbewerbsfähigkeit steigern.

Organisation und Prozesse zum Management klimabezogener Risiken

In der BMW Group trägt der Vorstand die direkte Verantwortung für sämtliche Belange im Zusammenhang mit dem Klimawandel. Dies schließt den Umgang mit den Folgen des Klimawandels ein. Die einzelnen Mitglieder des Vorstands

stellen sicher, dass ihre Ressorts strategisch entsprechend ausgerichtet werden. Auch jede Vorstandsentscheidung ist aus Nachhaltigkeitssicht und damit auch im Hinblick auf klimabezogene Aspekte zu bewerten. [↗ Steuerung im Strategiekapitel](#)

Durch die fortlaufende Umfeldanalyse im Rahmen des Strategieprozesses berücksichtigt die BMW Group kontinuierlich transitorische Risiken in ihrem regulatorischen Umfeld. Im Berichtsjahr schloss die BMW Group unter Beteiligung der Bereichsleiter ebene das Projekt Anpassung an den Klimawandel erfolgreich ab. Die physischen Klimarisiken wurden mittels eines externen Bewertungstools analysiert und bewertet.

Szenarioanalysen zur Identifikation von klimabezogenen Chancen und Risiken

Die BMW Group nimmt sowohl die Eindämmung des Klimawandels (Mitigation) als auch die Anpassung an die Folgen des Klimawandels (Adaption) in den Blick.

Im Projekt Anpassung an den Klimawandel identifizierten und bewerteten wir erstmals umfassend physische Risiken auf Basis unterschiedlicher Zeithorizonte (2030 und 2050) sowie verschiedener Klimaszenarien. Es wurden drei Erwärmungspfade des Weltklimarats (Intergovernmental Panel on Climate Change IPCC) angewandt und gemäß TCFD-Empfehlung die Auswirkungen physischer Risiken auf die einzelnen Wertschöpfungsstufen (u. a. Liegenschaften, Logistik, Lieferanten) untersucht.

Die sog. RCP-Szenarien* reichen von einem emissionsarmen Szenario gemäß dem 2°C-Ziel (RCP 2.6) über ein mittleres Szenario mit einer Erderwärmung von 2,4-2,7°C bis zum Jahr 2100 (RCP 4.5) bis hin zu einem 5°C-Szenario (RCP 8.5). Das RCP-2.6-Szenario bedeutet für die BMW Group einerseits hohe transitorische Risiken aufgrund der strikteren regulatorischen Anforderungen in Bezug auf die CO₂-Emissionen, andererseits ist bei anspruchsvolleren Klimaschutzmaßnahmen mit weniger physischen Risiken zu

rechnen. Im RCP-8.5-Szenario dominieren hingegen aufgrund mangelnden Klimaschutzes die physischen Risiken. Nach Einschätzung der BMW Group hat das RCP-4.5-Szenario aktuell die höchste Eintrittswahrscheinlichkeit. Dieses Szenario entspricht in etwa den derzeit national festgelegten Beiträgen der einzelnen Länder.

Physische Klimarisiken

- Aufgrund des Klimawandels können an unseren Standorten häufiger Naturkatastrophen auftreten, wie zum Beispiel Starkregen und Hitzewellen. Dabei können Sachschäden an Lagerbeständen und Produkten entstehen. Um Produktionsausfälle zu vermeiden, haben wir bereits präventive Vorkehrungen an unseren Produktionsstandorten und Liegenschaften getroffen, wie zum Beispiel die Errichtung von Schleusentoren in unserem Werk in Chennai.
- Extremwetterereignisse an den weltweiten Standorten der Lieferanten können sich auf die Teilleistungen und damit die Versorgung der Produktionsstätten auswirken. Unter diesen Umständen können wichtige Transportrouten blockiert sein – mit Auswirkungen sowohl auf die Teilleistung als auch die Distribution der Fahrzeuge.
- Physische Klimarisiken können das Wirtschaftswachstum in den betroffenen Regionen negativ beeinflussen und zu spürbaren volkswirtschaftlichen Auswirkungen führen. Mögliche Folgen bei den Konsumenten sind Einkommenseinbußen und drohende Arbeitslosigkeit. Dadurch könnte die Kaufkraft in einzelnen Regionen sinken. Dies hätte negative Auswirkungen auf den Absatz sowie das Geschäftsergebnis der BMW Group.

Transitorische Klimarisiken

- Eine spürbare Verschärfung von Gesetzen und Regulierungen in den Hauptmärkten der BMW Group (EU, USA und

* RCP: Representative Concentration Pathways

- China), insbesondere bei CO₂-Emissionsbestimmungen – die sich auch aus möglichen rechtlichen Verfahren oder Gerichtsentscheidungen ergeben können – sowie regionale Fahrzeugerwerbs- und Gebrauchssteuern können sich auf die Produkt- und Servicepalette des Unternehmens auswirken und höhere Kosten beziehungsweise einen geringeren Absatz ergeben. [↗ Änderungen von Gesetzen und Regulierung](#)
- Gravierende Verstöße gegen Nachhaltigkeits- oder Qualitätsstandards können für eine Unterbrechung der Lieferkette beziehungsweise den Ausfall einzelner Lieferanten sorgen.
 - Bei der Reduzierung von CO₂-Emissionen in den Lieferketten wird auf eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Lieferanten gesetzt. Dabei muss jedoch festgehalten werden, dass die BMW Group hier auf korrekte Angaben der Lieferanten angewiesen ist.
 - Falls der CO₂-Preis ohne hinreichenden Planungsvorlauf über das erwartete Maß hinaus ansteigt, führt dies zu steigenden Herstellungskosten und wirkt sich dementsprechend negativ auf die Profitabilität beziehungsweise den Absatz der BMW Group aus. Darüber hinaus kann eine CO₂-Bepreisung in einer geringeren Kaufkraft resultieren und damit das Wirtschaftswachstum in den jeweiligen Regionen beeinträchtigen.
 - Mit der weltweiten Verbreitung der Elektromobilität können Engpässe bei der Verfügbarkeit von Rohstoffen entstehen. Dies betrifft insbesondere Rohstoffe, die für die Herstellung von Batteriezellen benötigt werden. In der Folge können sich erhöhte Rohstoffpreise auch auf die Ergebnissituation der BMW Group auswirken.
 - Regulatorische Verschärfung mit erhöhten Anforderungen an Emittenten können die Attraktivität des Unternehmens als nachhaltiges Investment herabsetzen.
- Die Transformation zu einer emissionsärmeren Wirtschaft verändert einzelne Branchen grundsätzlich. Damit einhergehende Nachhaltigkeitsrisiken werden als gesamtwirtschaftliche Bedrohung für die Finanzmarktstabilität angesehen. Dies kann unter anderem negative Auswirkungen auf die Beschäftigungssituation und die finanzielle Lage ausgewählter Branchen und deren Beschäftigten haben.
- Klimabezogene Chancen**
- Durch unsere flexiblen Fahrzeugarchitekturen und Produktionssysteme hat die BMW Group das Ziel, eine veränderte Kundennachfrage oder regulatorische und infrastrukturelle Unterschiede in den Märkten bestmöglich, schnell und flexibel zu berücksichtigen. [↗ Produktionsnetzwerk](#)
 - Die BMW Group sieht in der steigenden Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen eine wesentliche Chance. Diese nutzen wir mit dem kontinuierlichen Ausbau unseres elektrifizierten Produktportfolios und verbinden sie mit der Eigenentwicklung und -produktion von Elektroantrieben, Batterien und Batteriezellprototypen. Somit können wir uns Know-how bei neuen Technologien frühzeitig sichern, wichtige Systemkompetenz hinzugewinnen und Kostenvorteile nutzen. Daraus können sich entscheidende Wettbewerbsvorteile ergeben. [↗ Produktionsnetzwerk](#)
 - Die BMW Group wird in ihren strategischen Prämissen sowohl steigende CO₂-Preise in Form von Steuern und Abgaben als auch eine mögliche Verknappung von Emissionsrechten im Rahmen von Emissionshandelssystemen antizipieren. Das Unternehmen berücksichtigt die Prämissen sowohl bei eigenen Entscheidungen als auch bei der Zusammenarbeit mit Lieferanten [↗ Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien.](#)
 - Innerhalb unseres weltweiten Lieferantennetzwerks kann die BMW Group ihren Einfluss unmittelbar nutzen,
- um CO₂-Emissionen zu reduzieren und auf CO₂-mindernde Maßnahmen hinzuwirken. Mit den Herstellern ihrer Batteriezellen hat das Unternehmen beispielsweise vertraglich vereinbart, dass bei der Produktion der fünften Generation von Batteriezellen nur noch Grünstrom zu verwenden ist [↗ Einkauf und Lieferantennetzwerk, CO₂-Emissionen reduzieren.](#)
 - Durch die Umstellung auf CO₂-ärmere Prozesse und Technologien in der eigenen Produktion realisiert die BMW Group weitere Effizienzen und senkt darüber hinaus auch Kosten. Die Eigenerzeugung von Strom aus erneuerbaren Energiequellen verbessert zum Beispiel die Umweltbilanz und vermindert die Abhängigkeit von externen Stromquellen und Preisschwankungen am Energiemarkt. [↗ Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien](#)
 - In der Kreislaufwirtschaft werden wir den Einsatz von Sekundärmaterial schrittweise erhöhen und damit gleichzeitig CO₂-Emissionen senken. Damit tragen wir nicht nur zum Erreichen des CO₂-Ziels in der Lieferkette bei, sondern verringern auch unsere Abhängigkeit von Primärmaterial mit Blick auf dessen Verfügbarkeit und Kosten. [↗ Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien](#)
 - Über eine umfassende und transparente Berichterstattung, die mögliche gesetzliche Anforderungen frühzeitig erfüllt, wollen wir zum einen den Zugang zum Kapitalmarkt sicherstellen und dadurch zum anderen nachhaltig attraktive Finanzierungsbedingungen erreichen. [↗ BMW Group und Kapitalmarkt](#)
- Durch die konsequente Ausrichtung unserer Unternehmensstrategie an konkreten Nachhaltigkeitszielen werden Risiken und Chancen bei Investitionen, Innovationen und unternehmerischen Entscheidungen angemessen berücksichtigt. [1](#)

INTERNES KONTROLLSYSTEM

Das Interne Kontrollsystem* (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 der BMW Group definiert konzernweite Vorgaben zur Ausgestaltung des Internen Kontrollsystems für Rechnungslegungsprozesse und Prozesse für ausgewählte nichtfinanzielle Kennzahlen im Integrierten Bericht der BMW Group.

Das finanzielle IKS hat die Aufgabe, im Hinblick auf die Rechnungslegungsprozesse der BMW Group die Ordnungsmäßigkeit und Verlässlichkeit der Rechnungslegung 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 der BMW Group basiert auf dem „Three Lines of Defense“-Modell. Dieses Modell beschreibt das Zusammenwirken zur Steuerung des Risikomanagements. Dabei stellt das IKS als wesentlicher Bestandteil der zweiten Linie die Verbindung zwischen den operativen Einheiten (erste Linie), der internen Revision (dritte Linie) und dem externen Wirtschaftsprüfer dar.

In der Gestaltung der Elemente für das Interne Kontrollsystem wurden international anerkannte Rahmenwerke für interne Kontrollsysteme berücksichtigt. Das System umfasst

- konzernweit gültige Vorgaben für die Rechnungslegung
- in Prozesse und IT-Systeme integrierte Kontrollen
- Prinzipien der risikoorientierten Funktionstrennung als organisatorische Maßnahmen
- prozessunabhängige Überwachungsmaßnahmen

Grundsätzlich gilt für jedes IKS, dass es die Eintrittswahrscheinlichkeit potenzieller Risiken verhindern oder reduzieren soll. Das System und die angewandten Methoden werden kontinuierlich weiterentwickelt und regelmäßig hinsichtlich ihrer Funktionsfähigkeit durch zentrale und dezentrale Prozessanalysen, Analysen der Daten in den Finanzsystemen und Prüfungstätigkeiten beurteilt.

Im Folgenden werden die wesentlichen Merkmale des Internen Kontrollsystems dargestellt.

Bilanzierungs-, Bewertungs- und Kontierungsvorgaben sowie Definitionen der nichtfinanziellen Kennzahlen stehen allen Mitarbeitern über das Intranet zur Verfügung. Neue Bilanzierungsstandards werden hinsichtlich ihrer Auswirkung auf die Rechnungslegung der BMW Group beurteilt. Die Vorgaben werden laufend überprüft und mindestens jährlich, bei Bedarf häufiger, angepasst.

Die Implementierung von präventiven Kontrollen dient der Verhinderung von Fehlern und Auslassungen in den Prozessen. Detektivische Kontrollen dienen im Gegensatz dazu der Aufdeckung und Korrektur von Fehlern in den Ergebnissen. Sie folgen grundsätzlich dem Prinzip der Funktionstrennung. In den wichtigen beziehungsweise relevanten IT-Systemen sind Kontrollen integriert, die unter anderem die inkorrekte

Erfassung von Geschäftsvorfällen verhindern und die vollständige Erfassung und korrekte Bewertung von Geschäftsvorfällen entsprechend den Rechnungslegungsvorschriften sicherstellen oder die Überprüfung der Konsolidierung unterstützen sollen.

Im Rahmen der Weiterentwicklung der IT-Systeme für Rechnungslegungsprozesse werden diese Kontrollen an neue Anforderungen und erweiterte IT-technische Möglichkeiten angepasst. Weiterhin werden in der BMW Group Datenanalysen genutzt, um etwaige Prozess- und Kontrollschwächen zu erkennen und zu beseitigen.

Die Verantwortung für die Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems der Rechnungslegungsprozesse sowie die Weiterentwicklung 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 Kontrollsystem der Rechnungslegungsprozesse. In die Beurteilung fließen Ergebnisse der internen und externen Revision sowie die Ergebnisse eines kontinuierlich durchgeführten Monitorings ein. Die Ergebnisse hieraus werden in einem zentralen IT-System erhoben und dokumentiert. Schwächen im Kontrollsystem werden unter Berücksichtigung ihrer möglichen Auswirkungen behoben. Der Vorstand und der Prüfungsausschuss werden jährlich über das Interne Kontrollsystem unterrichtet. Bei wesentlichen Veränderungen des Internen Kontrollsystems erfolgt eine unverzügliche Berichterstattung an den Vorstand und gegebenenfalls an den Aufsichtsrat.

* Angaben nach den §§ 289, 315 HGB

ÜBERNAHMERELEVANTE ANGABEN* UND ERLÄUTERUNGEN

Zusammensetzung des Gezeichneten Kapitals

Das Gezeichnete Kapital (Grundkapital) der BMW AG belief sich zum 31. Dezember 2021 auf 661.399.500 € (2020: 659.684.500 €) und ist gemäß § 4 Ziffer 1 der Satzung eingeteilt in 601.995.196 (91,02 %) (2020: 601.995.196 / 91,26 %) Stammaktien im Nennbetrag von 1€ und 59.404.304 (8,98 %) (2020: 57.689.304 / 8,74 %) 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 Stimm-

rechts 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.

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.

* Angaben gemäß den §§ 289a, 315a HGB

Darüber hinaus bestehen vertragliche Vereinbarungen mit den Vorstandsmitgliedern und bestimmten Bereichsleitern über Haltefristen für Stammaktien, die diese im Rahmen aktienbasierter Vergütungsprogramme erwerben [↗ Vergütungsbericht](#).

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 2021

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 Stimmrechtsanteilen 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 Mitarbeiterinnen und 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 § 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 1.722.600 € 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 Kontrollenerwerbs 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 betref-

hend die Auswirkungen des Kontrollwechsels auf die Kooperation während eines zunächst zu initiiierenden 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 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 Kreditinstitutionen 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 Carsharing, 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 die BMW AG fusioniert mit einem dritten Unternehmen oder wird von einem dritten Unternehmen übernommen; 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 ausübenden 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 % 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 Entwicklungskooperationsvertrag 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 Entwicklungskooperationsvertrag 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 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.

[149 Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Segmente](#)

[150 Gesamtergebnisrechnung des Konzerns](#)

[151 Bilanz des Konzerns und der Segmente zum 31. Dezember 2021](#)

[153 Kapitalflussrechnung des Konzerns und der Segmente](#)

[155 Entwicklung des Konzerneigenkapitals](#)

[157 Konzernanhang](#)

[157 Grundsätze](#)

[169 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung](#)

[176 Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung](#)

[178 Erläuterungen zur Bilanz](#)

[201 Sonstige Angaben](#)

[228 Segmentinformationen](#)

[231 Aufstellung des Anteilsbesitzes zum 31. Dezember 2021](#)

KONZERN - ABSCHLUSS

GESAMTERGEBNISRECHNUNG DES KONZERNS

in Mio. €	Anhang	2021	2020
Jahresüberschuss		12.463	3.857
Neubewertungen der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	32	1.243	- 354
Latente Steuern		- 224	139
Bestandteile, die zukünftig nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		1.019	- 215
Wertpapiere (erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert)		- 45	7
Derivative Finanzinstrumente		14	991
Kosten der Sicherungsmaßnahmen		72	201
Sonstiges Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen		- 50	106
Latente Steuern*		163	- 423
Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen		1.228	- 1.283
Bestandteile, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		1.382	- 401
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	19	2.401	- 616
Gesamtergebnis		14.864	3.241
Gesamtergebnisanteil fremder Gesellschafter		81	82
Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG	31	14.783	3.159

* Vorjahreswert angepasst

Bilanz des Konzerns und der Segmente
zum 31. Dezember 2021

BILANZ DES KONZERNS UND DER SEGMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2021

in Mio. €	Anhang	Konzern		Automobile (ungeprüfte Zusatzinformation)		Motorräder (ungeprüfte Zusatzinformation)		Finanzdienstleistungen (ungeprüfte Zusatzinformation)		Sonstige Gesellschaften (ungeprüfte Zusatzinformation)		Konsolidierungen (ungeprüfte Zusatzinformation)	
		2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
AKTIVA													
Immaterielle Vermögenswerte	21	12.980	12.342	12.438	11.809	167	155	374	377	1	1	-	-
Sachanlagen	22	22.390	21.850	21.885	21.371	438	401	67	78	-	-	-	-
Vermietete Erzeugnisse	23	44.700	41.995	-	-	-	-	52.017	48.759	-	-	-7.317	-6.764
At Equity bewertete Beteiligungen	24	5.112	3.585	5.112	3.585	-	-	-	-	-	-	-	-
Sonstige Finanzanlagen		1.241	735	6.061	4.711	-	-	21	20	6.899	6.938	-11.740	-10.934
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	25	51.712	48.025	-	-	-	-	51.808	48.082	-	-	-96	-57
Finanzforderungen	26	1.715	2.644	577	559	-	-	159	161	997	1.939	-18	-15
Latente Ertragsteuern	13	2.202	2.459	3.418	3.196	-	-	618	550	39	131	-1.873	-1.418
Sonstige Vermögenswerte	28	1.302	1.216	2.057	2.861	30	33	2.649	2.929	38.882	41.860	-42.316	-46.467
Langfristige Vermögenswerte		143.354	134.851	51.548	48.092	635	589	107.713	100.956	46.818	50.869	-63.360	-65.655
Vorräte	29	15.928	14.896	14.868	13.391	656	687	404	818	-	-	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	30	2.261	2.298	2.076	1.979	91	219	94	100	-	-	-	-
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	25	35.705	36.252	-	-	-	-	35.705	36.252	-	-	-	-
Finanzforderungen	26	5.800	5.108	4.925	4.152	-	-	542	612	520	392	-187	-48
Laufende Ertragsteuern	27	1.529	606	300	342	-	-	83	64	1.146	200	-	-
Sonstige Vermögenswerte	28	8.941	9.110	35.592	33.747	3	2	5.425	5.952	56.589	52.625	-88.668	-83.216
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		16.009	13.537	12.009	9.522	9	5	3.471	2.863	520	1.147	-	-
Kurzfristige Vermögenswerte		86.173	81.807	69.770	63.133	759	913	45.724	46.661	58.775	54.364	-88.855	-83.264
Bilanzsumme		229.527	216.658	121.318	111.225	1.394	1.502	153.437	147.617	105.593	105.233	-152.215	-148.919

Bilanz des Konzerns und der Segmente
zum 31. Dezember 2021

BILANZ DES KONZERNS UND DER SEGMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2021

in Mio. €	Anhang	Konzern		Automobile (ungeprüfte Zusatzinformation)		Motorräder (ungeprüfte Zusatzinformation)		Finanzdienstleistungen (ungeprüfte Zusatzinformation)		Sonstige Gesellschaften (ungeprüfte Zusatzinformation)		Konsolidierungen (ungeprüfte Zusatzinformation)	
		2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
PASSIVA													
Gezeichnetes Kapital	31	661	660	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kapitalrücklage	31	2.325	2.199	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gewinnrücklagen	31	71.705	59.550	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kumuliertes übriges Eigenkapital	31	-325	-1.518	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG	31	74.366	60.891	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anteile anderer Gesellschafter		766	629	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eigenkapital		75.132	61.520	50.296	41.117	-	-	17.324	15.555	25.264	21.389	-17.752	-16.541
Rückstellungen für Pensionen	32	1.247	3.693	1.073	3.197	31	109	35	49	108	338	-	-
Sonstige Rückstellungen	33	7.206	6.488	6.944	6.268	110	74	152	146	-	-	-	-
Latente Ertragsteuern	13	1.458	509	1.515	697	-	-	3.426	2.812	88	78	-3.571	-3.078
Finanzverbindlichkeiten	35	62.342	67.390	2.247	2.087	2	-	18.909	17.730	41.202	47.588	-18	-15
Sonstige Verbindlichkeiten	36	5.676	5.095	6.739	7.270	524	522	40.003	42.506	475	1.011	-42.065	-46.214
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		77.929	83.175	18.518	19.519	667	705	62.525	63.243	41.873	49.015	-45.654	-49.307
Sonstige Rückstellungen	33	6.748	7.494	6.175	6.960	109	100	460	388	4	46	-	-
Laufende Ertragsteuern	34	921	747	700	537	-	-	140	192	81	18	-	-
Finanzverbindlichkeiten	35	41.121	38.986	1.462	897	-	-	24.428	25.178	15.418	12.959	-187	-48
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	37	10.932	8.644	9.650	7.365	378	378	894	892	10	9	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	36	16.744	16.092	34.517	34.830	240	319	47.666	42.169	22.943	21.797	-88.622	-83.023
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		76.466	71.963	52.504	50.589	727	797	73.588	68.819	38.456	34.829	-88.809	-83.071
Bilanzsumme		229.527	216.658	121.318	111.225	1.394	1.502	153.437	147.617	105.593	105.233	-152.215	-148.919

KAPITALFLUSSRECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

in Mio. €	Konzern		Automobile (ungeprüfte Zusatzinformation)		Finanzdienstleistungen (ungeprüfte Zusatzinformation)	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Ergebnis vor Steuern	16.060	5.222	11.805	2.722	3.753	1.725
Gezahlte Ertragsteuern	- 3.217	- 1.605	- 1.805	- 382	- 1.423	- 1.513
Erhaltene Zinsen ¹	130	163	220	283	2	3
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge / Aufwendungen ¹	78	104	115	152	1	1
Abschreibungen auf das übrige Anlagevermögen	6.495	6.139	6.341	5.974	35	46
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen	- 713	99	- 470	94	-	6
Ergebnis aus Equity-Bewertung	- 1.520	- 920	- 1.520	- 920	-	-
Veränderung der vermieteten Erzeugnisse	- 1.282	- 1.016	-	-	- 1.602	- 311
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	965	4.192	-	-	926	4.184
Veränderung des Working Capital	1.355	- 996	762	- 841	433	- 76
Veränderung der Vorräte	- 563	370	- 1.032	422	438	- 43
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	119	160	- 16	191	6	1
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.799	- 1.526	1.810	- 1.454	- 11	- 34
Veränderung der Rückstellungen	- 1.256	1.115	- 1.440	1.122	87	129
Veränderung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva	- 1.192	754	- 1.425	- 26	1.047	- 1.432
Mittelzufluss / -abfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	15.903	13.251	12.583	8.178	3.259	2.762

KAPITALFLUSSRECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

in Mio. €	Konzern		Automobile (ungeprüfte Zusatzinformation)		Finanzdienstleistungen (ungeprüfte Zusatzinformation)	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Zahlungsausgänge für Gesamtinvestitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	- 6.619	- 6.150	- 6.439	- 5.990	- 12	- 14
Zahlungseingänge aus Zuschüssen für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	54	53	43	45	11	8
Zahlungseingänge aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	40	34	39	34	1	-
Zahlungsausgänge für Investitionen in Finanzanlagen	- 158	- 176	- 132	- 199	- 1	-
Zahlungseingänge aus dem Abgang von Finanzanlagen ²	263	1.328	260	1.327	-	-
Zahlungsausgänge für Investitionen in Wertpapiere und Investmentanteile	- 271	- 925	- 16	- 829	- 185	- 91
Zahlungseingänge aus dem Verkauf von Wertpapieren und Investmentanteilen	302	2.200	37	1.679	260	521
Mittelzufluss / -abfluss aus der Investitionstätigkeit	- 6.389	- 3.636	- 6.208	- 3.933	74	424
Einzahlung in das Eigenkapital	103	28	103	28	-	-
Zahlung von Dividenden für das Vorjahr	- 1.277	- 1.671	- 1.277	- 1.671	-	-
Konzerninterne Finanzierungs- und Eigenkapitaltransaktionen	-	-	- 1.545	- 901	- 2.511	- 2.438
Gezahlte Zinsen ¹	- 217	- 275	- 367	- 447	- 27	- 18
Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	224.916	164.478	-	-	218.348	153.823
Rückzahlung langfristiger Finanzverbindlichkeiten	- 232.089	- 171.532	- 659	- 982	- 219.488	- 156.657
Veränderung der sonstigen Finanzverbindlichkeiten	1.829	718	-	-	1.049	2.782
Mittelzufluss / -abfluss aus der Finanzierungstätigkeit	- 6.735	- 8.254	- 3.745	- 3.973	- 2.629	- 2.508
Wechselkursbedingte Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	- 307	180	- 143	130	- 96	110
Konsolidierungskreisbedingte Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-	- 40	-	43	-	-
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.472	1.501	2.487	445	608	788
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 1. Januar	13.537	12.036	9.522	9.077	2.863	2.075
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31. Dezember	16.009	13.537	12.009	9.522	3.471	2.863

¹ Zinsen im Finanzdienstleistungsgeschäft sind, mit Ausnahme von Zinsen aus Leasingnehmerverhältnissen, als Umsatzerlöse / -kosten klassifiziert.

² Beinhaltet eine erhaltene Dividende von Beteiligungen in Höhe von - Mio. € (2020: 1.020 Mio. €).

Die Überleitung der Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit wird in [Textziffer \[35\]](#) dargestellt.

ENTWICKLUNG DES KONZERNEIGENKAPITALS

in Mio. €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	Kumuliertes übriges Eigenkapital						Gesamt
					Unterschiede aus Währungs- umrechnung	Wertpapiere	Derivative Finanz- instrumente	Kosten der Sicherungs- maßnahmen	Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG	Anteile anderer Gesellschafter	
1. Januar 2021	31	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	31	661	2.325	71.705	- 438	2	362	- 251	74.366	766	75.132

ENTWICKLUNG DES KONZERNEIGENKAPITALS

in Mio. €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	Kumuliertes übriges Eigenkapital						Gesamt
					Unterschiede aus Währungs- umrechnung	Wertpapiere	Derivative Finanz- instrumente	Kosten der Sicherungs- maßnahmen	Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG	Anteile anderer Gesellschafter	
1. Januar 2020	31	659	2.161	57.667	- 760	29	15	- 447	59.324	583	59.907
Jahresüberschuss		-	-	3.775	-	-	-	-	3.775	82	3.857
Sonstiges Ergebnis nach Steuern *		-	-	- 215	- 1.396	5	803	187	- 616	-	- 616
Gesamtergebnis zum 31. Dezember 2020		-	-	3.560	- 1.396	5	803	187	3.159	82	3.241
Dividendenzahlungen		-	-	- 1.646	-	-	-	-	- 1.646	- 25	- 1.671
Kapitalerhöhung aus Genehmigtem Kapital		1	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Agio aus der Kapitalerhöhung für Vorzugsaktien		-	38	-	-	-	-	-	38	-	38
Übrige Veränderungen *		-	-	- 31	-	-	50	- 4	15	- 11	4
31. Dezember 2020	31	660	2.199	59.550	- 2.156	34	868	- 264	60.891	629	61.520

* Vorjahreszahlen angepasst

KONZERNANHANG

GRUNDSÄTZE

01 Grundlagen

Der Konzernabschluss der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW Konzernabschluss oder Konzernabschluss) zum 31. Dezember 2021 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 der zusammengefasste Lagebericht werden beim Betreiber des Bundesanzeigers elektronisch eingereicht 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 \[45\]](#) zu entnehmen.

Die Freigabe zur Veröffentlichung des Konzernabschlusses wurde vom Vorstand am 8. März 2022 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 59 strukturierte Unternehmen.

Bei den strukturierten Unternehmen handelt es sich um Asset-Backed-Securities-Gesellschaften und Spezialfonds.

Im Geschäftsjahr 2021 ergaben sich folgende Veränderungen bei den in den Konzernabschluss im Rahmen der Vollkonsolidierung einbezogenen Gesellschaften:

	Inland	Ausland	Gesamt
Einbezogen zum 31. Dezember 2020	21	185	206
Erstmals einbezogen 2021	-	16	16
Ausgeschieden 2021	1	16	17
Einbezogen zum 31. Dezember 2021	20	185	205

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 BMWAG 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 BMWAG 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.

Am 30. September 2021 hat 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 Erwerb beinhaltet Landnutzungsrechte, Gebäude und Produktionsanlagen eines Fahrzeugwerks der Huachen Group am Standort Shenyang. Der Vollzug der Transaktion wird nach Vorliegen aller erforderlichen behördlichen Genehmigungen im ersten Halbjahr 2022 angestrebt.

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 Automotive Ltd. (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 ist am 18. Januar 2019 erfolgt.

Zum 1. Januar 2022 ist die Joint-Venture-Pflicht entfallen. Mit Erteilung der geänderten 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 wird daher ab 11. Februar 2022 als Tochterunternehmen im Konzernabschluss der BMW Group voll konsolidiert. Der Vertrag des Joint Ventures, der bislang 2028 endete, wird 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 Benzinmotoren- und Hochvolt-Speicherfertigung.

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.

Da der Erwerbszeitpunkt vor Genehmigung des Abschlusses liegt, werden bereits Angaben zum Unternehmensabschluss gemacht, auch wenn die Einbeziehung als Tochterunternehmen erst im Geschäftsjahr 2022 erfolgt.

Die übertragene Gegenleistung für 25 % der Anteile beträgt einschließlich Sicherungseffekten 3,7 Mrd. €. Der Kaufpreis ist vollständig mit Zahlungsmitteln beglichen worden.

Die übernommenen Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente betragen ca. 8,7 Mrd. €.

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 vorläufigen Bewertung ergibt sich für die 50 %-Beteiligung ein beizulegender Zeitwert i. H. v. 11 bis 12 Mrd. € und damit ein Gewinn aus der Neubewertung i. H. v. 7 bis 8 Mrd. €, der im Beteiligungsergebnis im Finanzergebnis erfasst wird.

Die Bewertung der übernommenen Vermögenswerte und Schulden zum beizulegenden Zeitwert am Erwerbszeitpunkt wird derzeit erstellt. Die Bilanzwerte zum 31. Dezember 2021 sind in [Textziffer \[24\]](#) enthalten. Im Rahmen der Neubewertung der erworbenen Vermögenswerte und Schulden kommen im Wesentlichen zurückerworbene Rechte und Händlerbeziehungen als immaterielle Vermögenswerte zum Ansatz. Darüber hinaus werden stille Reserven vorwiegend in den Sachanlagen und den Vorräten aufgedeckt. Aufgrund der Nähe des Erwerbszeitpunkts zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Abschlusses können noch keine detaillierteren Angaben gemacht werden. Weitere Angaben folgen in der nächsten Quartalsberichterstattung. Die Finalisierung der Bewertungen kann auch im Laufe des Jahres noch zu Anpassungen führen.

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. Da die beiden Gesellschaften bereits als Tochterunternehmen in den Konzernabschluss einbezogen werden, wird die Änderung als erfolgsneutrale Transaktion im Konzerneigenkapital abgebildet.

04 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 -ver-

bindlichkeiten 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. 2021	31. 12. 2020	2021	2020
1 Euro =				
US-Dollar	1,14	1,23	1,18	1,14
Britisches Pfund	0,84	0,90	0,86	0,89
Chinesischer Renminbi	7,22	8,00	7,63	7,87
Russischer Rubel	85,23	90,54	87,18	82,71
Koreanischer Won	1.351,64	1.329,79	1.353,58	1.345,42

Das Land Argentinien erfüllt seit 1. Juli 2018 die Definition eines Hochinflationlandes. Daher wird seitdem der Standard IAS 29 (Rechnungslegung in Hochinflationländern) 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.

05 Rechnungslegungsvorschriften

a Im Geschäftsjahr 2021 erstmals angewendete Rechnungslegungsvorschriften:

Standard / Interpretation		Veröffentlichung durch das IASB	Anwendungspflicht IASB	Anwendungspflicht EU
Änderungen an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16	Reform der Referenzzinssätze – Phase 2	27.08.2020	01.01.2021	01.01.2021

Im August 2020 hat das IASB den Änderungsstandard Reform der Referenzzinssätze – Phase 2 veröffentlicht. Die Änderungen gewähren Erleichterungen im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen, Finanzinstrumenten und Leasingverbindlichkeiten.

Die BMW Group ist von der Reform der Referenzzinssätze insbesondere bei Finanzverbindlichkeiten und den damit zusammenhängenden Zinssicherungsgeschäften betroffen. Bei einem erheblichen Anteil dieser Instrumente erfolgte im Jahr 2021 die Ablösung des bisherigen Referenzzinssatzes durch einen alternativen Zinssatz.

Die Anwendung der Regelungen des Änderungsstandards führt dazu, dass die bestehenden Sicherungsbeziehungen fortgeführt werden können und die Vertragsänderungen auf-

grund der Reform der Referenzzinssätze damit zu keinen unmittelbaren Erfolgswirkungen führen.

Weitere Erläuterungen zu den Auswirkungen der Reform der Referenzzinssätze sind in [Textziffer \[39\]](#) enthalten.

Aus den weiteren im Geschäftsjahr 2021 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. Die BMW Group untersucht in einem konzernweiten Projekt die Anwendbarkeit von IFRS 17 auf die bestehenden Vereinbarungen und ggf. deren bilanzielle Auswirkungen.

Nach aktueller Einschätzung wird davon ausgegangen, dass die Anwendung der neuen Regelungen keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der BMW Group

haben wird. Eine vorzeitige Anwendung von IFRS 17 ist nicht geplant.

Auch aus den weiteren vom IASB herausgegebenen, aber noch nicht angewendeten Rechnungslegungsstandards werden keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der BMW Group erwartet.

06 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen

Umsatzerlöse aus Kundenverträgen enthalten insbesondere Erlöse aus dem Verkauf von Produkten, im Wesentlichen neuen und gebrauchten Fahrzeugen und damit verbundenen Erzeugnissen, 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 bestimmaren 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 vereinbart.

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 Aktiegattung entfallende Konzernjahresüberschuss nach Ergebnisanteil fremder Gesellschafter durch die durchschnittliche Anzahl der jeweiligen Aktien dividiert wird. Das Konzernergebnis ist demzufolge auf die verschiedenen Aktiegattungen aufzuteilen. Im Rahmen der Aufteilung wird der nicht für eine Ausschüttung vorgesehene Teil des Konzernergebnisses den Aktiegattungen 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 im 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 im 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

einzelnen 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 Anschaffungs- 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 verab-

schiedeten langfristigen Unternehmensplanung. Diese baut auf Detailplanungen der operativen Ebene auf und 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 stets 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 des Klimawandels und dem Einfluss sonstiger Nachhaltigkeitsfaktoren auf die Geschäftsentwicklung beziehungsweise das Produktportfolio, beispielsweise durch geändertes Nachfrageverhalten der Kunden, regulatorische Anforderungen oder geänderte Produktionsbedingungen.

Die Diskontierung erfolgt mit einem marktbezogenen Kapitalisierungszinssatz. Zu Rechnungslegungszwecken erfolgen Werthaltigkeitstests der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Automobile und Motorräder anhand eines jährlich aktualisierten risikoangepassten Kapitalkostensatzes (WACC) vor Steuern. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Finanzdienstleistungen wird ein branchenüblicher Eigenkapitalkostensatz vor Steuern herangezogen. Folgende Diskontierungszinssätze wurden zugrunde gelegt:

in %	2021	2020
Automobile	10,1	10,2
Motorräder	10,1	10,2
Finanzdienstleistungen	13,0	13,2

Dem auf Basis des CAPM-Modells ermittelten risikoangepassten Zinssatz liegen spezifische Peer-Group-Informationen für Beta-Faktoren, Kapitalstrukturdaten und Fremdkapitalkosten zugrunde. 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 21
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 bis 25

Die Nutzungsdauer der Anlagen wird regelmäßig überprüft und bei Bedarf verlängert oder verkürzt. Die Grundlage dafür bilden die bereits beschriebenen Prämissen der langfristigen Unternehmensplanung einschließlich der Produktentscheidungen. Für im Mehrschichtbetrieb eingesetzte Maschinen werden die Abschreibungen durch Schichtzuschläge entsprechend erhöht. Liegen Anhaltspunkte 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 getätigt 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 aufgezinnt 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 prospektive 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 Wertminderung 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 permanent analysiert wird. Die BMW Group hat Methoden und Prozesse entwickelt und implementiert, um die Nachhaltigkeitsaspekte, insbesondere klimabezogene Einflussfaktoren, im Restwertrisiko angemessen zu bewerten und zu steuern. Ebenso berücksichtigt werden dabei auch mögliche regulatorische Veränderungen. Beispielsweise 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 Finanzforderungen zu treffen.

At Equity bewertete Beteiligungen werden mit dem um Ergebnisanteile und Eigenkapitaländerungen fortgeführten 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 fortgeführten 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-Kreditverlusts (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 Überfälligkeiten 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 Ausreichung 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.

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 Überfälligkeiten 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 den lokalen Analysen und berücksichtigen zum Beispiel die antizipierten politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen sowie Nachhaltigkeitsrisiken in den Märkten.

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 Erstanlass von derivativen Finanzinstrumenten erfolgt zum Han-

delstag 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 Marktpreis-spreads, Tenor- und Währungsbasis-spreads werden in der Bewertung berücksichtigt. Außerdem wird das eigene beziehungsweise das Ausfallrisiko des Kontrahenten mit laufzeit-adäquaten, 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 Nettogesamtbetrags 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 aufge-

laufenden 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 umgliedert.

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 einbezogen.

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, zukünftige 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 werden, sondern zum Zwecke der Substanzerhaltung und Ausweitung des Geschäftsvolumens 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 niedriger 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 Abschlussstichtag für hochwertige festverzinsliche Unternehmensanleihen am Markt erzielt werden.

Im laufenden Geschäftsjahr wurde in Deutschland im Rahmen einer Modernisierung des Altersvorsorgemodells der bisherige Festbetragstrend bis auf einen verbleibenden Bestandteil für den Karrieretrend angepasst.

Der Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld oder der Nettozinsertrag auf das Nettovermögen aus leistungsorientierten Versorgungsplänen werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Alle übrigen Aufwendungen aus der Dotierung der Pensionsverpflichtungen 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 Verpflichtung, 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 gegenwärtige 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 zusätzlich angebotene Servicepakete, die als separate Leistungsverpflichtung behandelt werden, erfolgt keine Rückstellungsbildung.

Die Bildung der Gewährleistungs- und Kulanzrückstellungen erfolgt zum Zeitpunkt des Übergangs der Verfügungsmacht an den Händler beziehungsweise den Endkunden oder mit Beschluss neuer Gewährleistungsmaßnahmen. Zur Schätzung der Höhe des Rückstellungsbetrags werden insbesondere Einschätzungen basierend auf Erfahrungswerten über in der Vergangenheit erfolgte Schadensfälle und -verläufe getroffen. Diese Einschätzungen umfassen künftige potenzielle Reparaturkosten und Preissteigerungen 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 \[33\]](#) entnommen werden. Ähnliche Schätzungen werden in Bezug auf die Bewertung von erwarteten Erstattungsansprüchen vorgenommen.

Bei der Bildung von Rückstellungen für **Prozess- und Haftungsrisiken** sind Annahmen zu treffen, die zur Bestimmung der Haftungswahrscheinlichkeit, der Höhe der Inanspruchnahme und der Prozessdauer herangezogen werden. Die getroffenen Annahmen, insbesondere die Annahme hinsichtlich des Ausgangs des Verfahrens, sind mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Maßgeblich für die regelmäßige Beurteilung sind sowohl Einschätzungen des Managements als auch externer Gutachter, wie zum Beispiel Anwälte. Sofern sich in der Zukunft neue Entwicklungen 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 **Eventualverbindlichkeit**.

In den **Angaben zu nahestehenden Personen und Unternehmen** finden sich Informationen zu assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und nicht konsolidierten Tochterunternehmen sowie Personen, die einen beherrschenden oder einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik 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 Vorstands und des Aufsichtsrats zu. Details zu diesen Personen und Unternehmen können der [Textziffer \[40\]](#) und der Anteilsbesitzliste in [Textziffer \[46\]](#) entnommen werden.

Aktienbasierte Vergütungsprogramme, die eine Erfüllung in Aktien vorsehen, werden mit dem beizulegenden Zeitwert zum Gewährungsstichtag bewertet, im Personalaufwand erfolgswirksam über den Erdienungszeitraum 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 erfolgswirksam über den Erdienungszeitraum erfasst und als Rückstellung ausgewiesen.

Das aktienbasierte Programm zur Vorstands- und Bereichsleitervergütung sieht ein Wahlrecht aufseiten der BMWAG vor, eine Erfüllung in bar oder in Stammaktien der BMWAG vorzunehmen. Aufgrund der Ausübung des Wahlrechts zur Erfüllung in bar werden die aktienbasierten Vorstands- und Bereichsleitervergütungsprogramme wie aktienbasierte Ver-

gütungsprogramme mit Barausgleich bilanziert. Weitere Informationen zu den aktienbasierten Vergütungsprogrammen finden sich unter [Textziffer \[41\]](#).

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN-UND- VERLUST-RECHNUNG

07 Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse ergeben sich aus folgenden Tätigkeiten:

in Mio. €	2021	2020
Verkauf von Produkten und damit verbundenen Erzeugnissen	77.042	67.548
Verkaufserlöse aus vermieteten Erzeugnissen	13.780	11.345
Erlöse aus Leasingraten	11.526	11.322
Zinserträge aus Kreditfinanzierung und Finance Leases	3.701	3.677
Erlöse aus Serviceverträgen, Telematik und Pannenhilfe	2.766	2.763
Sonstige Umsatzerlöse	2.424	2.335
Umsatzerlöse	111.239	98.990

In den Umsatzerlösen sind Erlöse aus Kundenverträgen gemäß IFRS 15 in Höhe von 95.795 Mio. € (2020: 83.814 Mio. €) enthalten.

Die Gliederung der Umsatzerlöse nach Segmenten ist aus den Erläuterungen zur Segmentberichterstattung unter [Textziffer \[45\]](#) 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 Zinserträge 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 Zinserträgen aus Kreditfinanzierung und Finance Leases sind Zinsen, die auf Basis der Effektivzinsmethode berechnet werden, in Höhe von 3.379 Mio. € (2020: 3.424 Mio. €) enthalten. Da diese Zinserträge im Vergleich zu den Gesamtkonzernumsatzerlösen von untergeordneter Bedeutung sind, wird auf einen gesonderten Ausweis in der Gewinn- und Verlust-Rechnung verzichtet.

08 Umsatzkosten

Die Umsatzkosten setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2021	2020
Herstellungskosten	51.361	46.878
Finanzdienstleistungen betreffende Umsatzkosten	26.409	27.114
davon Zinsaufwendungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	1.643	1.960
Forschungs- und Entwicklungskosten	6.299	5.689
Aufwendungen aus Serviceverträgen, Telematik und Pannenhilfe	1.591	1.411
Gewährleistungsaufwendungen	2.192	2.971
Sonstige Umsatzkosten	1.401	1.345
Umsatzkosten	89.253	85.408

Die Herstellungskosten werden durch öffentliche Beihilfen in Form von geringeren Substanz- und Verbrauchsteuern in Höhe von 118 Mio. € (2020: 105 Mio. €) gemindert.

Die für das Geschäftsjahr 2021 erfolgswirksam erfassten Wertminderungsaufwendungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen belaufen sich auf 103 Mio. € (2020: 646 Mio. €). Da die Wertminderungen im Vergleich zu den Gesamtkonzernumsatzkosten von untergeordneter Bedeu-

tung sind, wird auf einen gesonderten Ausweis in der Gewinn- und-Verlust-Rechnung verzichtet.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten entwickelten sich wie folgt:

in Mio. €	2021	2020
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	6.870	6.279
Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten	- 2.506	- 2.300
Abschreibungen	1.935	1.710
Forschungs- und Entwicklungskosten	6.299	5.689

09 Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten

Die Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten enthalten vor allem Aufwendungen für Marketing und Kommunikation, Personal und IT.

in Mio. €	2021	2020
Vertriebskosten	5.324	5.300
Allgemeine Verwaltungskosten	3.909	3.495
Summe Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten	9.233	8.795

10 Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen beinhalten folgende Positionen:

in Mio. €	2021	2020
Erträge aus Währungsgeschäften	232	326
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	1.162	114
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen	10	164
Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten	13	30
Übrige betriebliche Erträge	285	282
Sonstige betriebliche Erträge	1.702	916
Aufwendungen aus Währungsgeschäften	- 204	- 286
Aufwendungen aus der Dotierung von Rückstellungen	- 474	- 157
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen	- 7	- 47
Aufwendungen aus dem Abgang von Vermögenswerten	- 98	- 117
Übrige betriebliche Aufwendungen	- 272	- 266
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 1.055	- 873
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	647	43

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 7 Mio. € (2020: 47 Mio. €).

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.

Im Jahr 2019 wurde eine Rückstellung in Höhe von rund 1,4 Mrd. € im Zusammenhang mit einem Kartellverfahren der EU-Kommission erfasst, die 2019 zu einem Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen führte, siehe dazu Geschäftsbericht 2019, [Textziffer \[10\]](#) im Konzernanhang. In diesem Kartellverfahren hatte die EU-Kommission fünf deutschen Automobilherstellern Absprachen vorgeworfen, deren Ziel gewesen sein soll, den Innovationswettbewerb in Bezug auf bestimmte Abgasreinigungssysteme für Benzin- und Diesel-PKW zu beschränken. Die Untersuchungen betrafen allein mögliche Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht. Eine gezielte unzulässige Manipulation der Abgasreinigung wurde der BMW Group nicht vorgeworfen. Auf Grundlage der ausführlichen Stellungnahme der BMW AG hat die EU-Kommission ihre Vorwürfe weitgehend fallen lassen. Das Verfahren hinsichtlich der verbliebenen Vorwürfe wurde am 8. Juli 2021 durch Vergleich beendet und eine Geldbuße gegen die BMW AG in Höhe von rund 373 Mio. € verhängt.

Nach Auffassung der EU-Kommission haben die Hersteller im Rahmen einer eigentlich legitimen technischen Zusammenarbeit bei der Entwicklung der SCR-Technologie (SCR: selektive katalytische Reduktion) ein zu hohes Maß an Transparenz bezüglich der Größen ihrer AdBlue-Tanks, der mit einer Tankfüllung möglichen Reichweiten und des angenommenen durchschnittlichen AdBlue-Verbrauchs hergestellt und dadurch gegen das im EU-Wettbewerbsrecht verankerte Kartellverbot verstoßen. Die dafür gebildete Rückstellung wurde in Höhe des über den Bußgeldbescheid hinausgehenden Betrags erfolgswirksam aufgelöst. Die Bußgeldzahlung erfolgte im Juli 2021. Das Verfahren der EU-Kommission ist damit abgeschlossen.

11 Zinsergebnis

in Mio. €	2021	2020
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	135	116
davon aus verbundenen Unternehmen	12	8
Zinsen und ähnliche Erträge	135	116
Nettozinseffekte auf die sonstigen langfristigen Rückstellungen	71	-199
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	-22	-34
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-214	-225
davon verbundene Unternehmen	-	-1
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-165	-458
Zinsergebnis	-30	-342

12 Übriges Finanzergebnis

in Mio. €	2021	2020
Erträge aus Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen	612	135
davon aus verbundenen Unternehmen	14	12
Aufwendungen aus Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen	-28	-87
Beteiligungsergebnis	584	48
Erträge (+) und Aufwendungen (-) aus Finanzinstrumenten	586	-234
Sonstiges Finanzergebnis	586	-234
Übriges Finanzergebnis	1.170	-186

Das übrige Finanzergebnis beinhaltet im Wesentlichen die Erträge und Aufwendungen aus der Bewertung von allein-stehenden Derivaten und Fair-Value-Hedge-Beziehungen sowie Erträge und Aufwendungen aus der Bewertung und Veräußerung von Wertpapieren und Investmentanteilen.

Im sonstigen Finanzergebnis wirkte die positive Marktwertentwicklung bei Zinssicherungsgeschäften aus dem Anstieg der Zinskurven in den USA. Im Vorjahr führte ein sinkendes Zinsniveau dagegen zu negativen Bewertungseffekten bei Zinssicherungsgeschäften.

13 Ertragsteuern

Die Ertragsteuern der BMW Group gliedern sich nach ihrer **Herkunft** wie folgt:

in Mio. €	2021	2020
Laufende Steueraufwendungen	2.512	2.023
Latente Steueraufwendungen (+) / -erträge (-)	1.085	-658
davon aus temporären Differenzen	1.668	-450
davon aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	-583	-208
Ertragsteuern	3.597	1.365

Der Betrag der Minderung des Steueraufwands, der durch die Nutzung von Verlustvorträgen, für die bislang keine aktiven latenten Steuern angesetzt wurden, sowie durch bisher unberücksichtigte temporäre Differenzen und Steuergutschriften entstanden ist, beläuft sich auf 28 Mio. € (2020: 4 Mio. €).

Der Steueraufwand aus der Veränderung von Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern auf Verlustvorträge und temporäre Differenzen beträgt 3 Mio. € (2020: 10 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 428,0 % (2020: 428,0 %) ergibt sich der zugrunde gelegte inländische Ertragsteuersatz wie folgt:

in %	2021	2020
Körperschaftsteuersatz	15,0	15,0
Solidaritätszuschlag	5,5	5,5
Körperschaftsteuersatz inklusive Solidaritätszuschlag	15,8	15,8
Gewerbesteuersatz	15,0	15,0
Inländischer Ertragsteuersatz	30,8	30,8

Bei den ausländischen Gesellschaften werden die latenten Steuern auf Basis der entsprechenden länderspezifischen Steuersätze berechnet. Sie liegen im Geschäftsjahr 2021 zwischen 9,0 % und 40,0 % (2020: 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. €	2021	2020
Ergebnis vor Ertragsteuern	16.060	5.222
Inländischer Steuersatz	30,8 %	30,8 %
Erwarteter Ertragsteueraufwand	4.946	1.608
Steuersatzbedingte Abweichungen	- 596	- 397
Steuererhöhungen (+) / Steuererminderungen (-) aufgrund:		
steuerfreier Erträge	- 597	- 97
steuerlich nicht abzugsfähiger Aufwendungen	314	398
At-Equity-Bilanzierung	- 370	- 210
Steueraufwand (+) / Steuerertrag (-) für Vorjahre	- 54	61
Effekte aus Steuersatzänderungen	25	17
Sonstige Abweichungen	- 71	- 15
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	3.597	1.365
Effektiver Steuersatz	22,4 %	26,1 %

Die Steuererminderungen aufgrund steuerfreier Erträge gehen insbesondere auf die Teilauflösung der Rückstellung für das EU-Kartellverfahren sowie auf steuerfreie Effekte aus der Marktbewertung von Beteiligungen zurück.

Der Steuerertrag für Vorjahre resultiert insbesondere aus Anpassungen bei Ertragsteuerforderungen und -rückstellungen für Vorjahre, unter anderem aufgrund von Verrech-

nungspreissachverhalten, die in Zusammenhang mit noch offenen und laufenden Verrechnungspreisverfahren stehen.

Die Aufteilung der aktiven und passiven latenten Steuern auf **Bilanzpositionen** zum 31. Dezember geht aus nachfolgender Aufstellung hervor:

in Mio. €	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	2021	2020	2021	2020
Immaterielle Vermögenswerte	4	17	3.494	3.354
Sachanlagen	74	49	665	673
Vermietete Erzeugnisse	300	282	4.493	3.203
Sonstige Finanzanlagen	5	6	1	1
Übrige Vermögenswerte	886	1.013	4.646	3.966
Steuerliche Verlustvorräte	1.061	476	-	-
Veräußerungsverluste (Capital Losses)	490	348	-	-
Rückstellungen	6.070	6.655	29	33
Verbindlichkeiten	4.303	3.717	601	852
Konsolidierung	3.936	3.721	1.826	1.766
	17.129	16.284	15.755	13.848
Abwertung auf steuerliche Verlustvorräte	- 140	- 138	-	-
Abwertung auf Veräußerungsverluste (Capital Losses)	- 490	- 348	-	-
Saldierung	- 14.297	- 13.339	- 14.297	- 13.339
Latente Ertragsteuern	2.202	2.459	1.458	509
Netto	744	1.950	-	-

Steuerliche **Verlustvorträge**, die das In- und Ausland betreffen, beliefen sich auf 4.138 Mio. € (2020: 1.568 Mio. €). Darin ist ein steuerlicher Verlustvortrag in Höhe von 413 Mio. € (2020: 406 Mio. €) enthalten, auf den aktive latente Steuern in Höhe von 140 Mio. € (2020: 138 Mio. €) wertberichtigt sind.

In den Gesellschaften mit steuerlichen Verlustvorträgen werden latente Steuerforderungen ausgewiesen, die die latenten Steuerverbindlichkeiten um 2.487 Mio. € (2020: 392 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 dem die abzugsfähigen temporären Differenzen verrechnet werden können. Der Anstieg der steuerlichen Verlustvorträge ist im Wesentlichen bedingt durch das Ausüben eines steuerlichen Wahlrechts bei den US-Gesellschaften. Des Weiteren wird davon ausgegangen, dass steuerliche Anlaufverluste des 2019 eröffneten Werks in San Luis Potosí, Mexiko, durch planmäßige zukünftige Erträge genutzt werden können.

Verlustvorträge in Höhe von 3.834 Mio. € (2020: 1.129 Mio. €) sind zeitlich unbegrenzt nutzbar, während 304 Mio. € (2020: 439 Mio. €) nach mehr als drei Jahren verfallbar sind.

Veräußerungsverluste (Capital Losses) im UK, die nicht im Zusammenhang mit der operativen Geschäftstätigkeit stehen, erhöhten sich währungsbedingt auf 1.959 Mio. € (2020: 1.832 Mio. €). Die aktiven latenten Steuern auf diese Verlustvorträge, die im Zuge der Steuersatzerhöhung im UK auf 490 Mio. € (2020: 348 Mio. €) stiegen, 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 1.733 Mio. € (2020: 1.710 Mio. €).

in Mio. €	2021	2020
Aktive (+) / Passive (-) latente Steuern zum 1. Januar	1.950	1.562
Latente Steueraufwendungen (-) / -erträge (+) erfolgswirksam	- 1.085	658
Veränderung erfolgsneutral erfasster latenter Steuern	23	- 305
davon in Zusammenhang mit der erfolgsneutralen Marktbewertung von Finanzinstrumenten und Wertpapieren	247	- 443
davon in Zusammenhang mit der Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	- 250	161
davon aus Währungsumrechnung	26	- 23
Wechselkurseffekte und sonstige Änderungen	- 144	35
Aktive (+) / Passive (-) latente Steuern zum 31. Dezember	744	1.950

Zu versteuernde temporäre Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen und Joint Ventures belaufen sich auf 25.526 Mio. € (2020: 22.174 Mio. €). Auf diese zu versteuernden temporären Differenzen werden keine latenten Steuern angesetzt, weil 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. Von einer Ermittlung der potenziellen steuerlichen Auswirkungen wurde wegen des unverhältnismäßig hohen Aufwands abgesehen. Passive latente Steuern auf erwartete Ausschüttungen fallen in Höhe von 79 Mio. € (2020: 76 Mio. €) an und betreffen im Wesentlichen Ausschüttungen aus ausländischen Tochtergesellschaften und gemeinsamen Vereinbarungen.

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.

14 Ergebnis je Aktie

		2021	2020
Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG	Mio. €	12.382,2	3.775,0
Ergebnisanteil der Stammaktien	Mio. €	11.298,4	3.448,1
Ergebnisanteil der Vorzugsaktien	Mio. €	1.083,8	326,9
Durchschnittliche Anzahl der umlaufenden Stammaktien	Stück	601.995.196	601.995.196
Durchschnittliche Anzahl der umlaufenden Vorzugsaktien	Stück	57.686.234	56.867.180
Unverwässertes / Verwässertes Ergebnis je Stammaktie	€	18,77	5,73
Unverwässertes / Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie	€	18,79	5,75
Dividende je Stammaktie	€	5,80*	1,90
Dividende je Vorzugsaktie	€	5,82*	1,92

* Vorschlag der Verwaltung

Beim Ergebnis je Vorzugsaktie wurden nur die für das jeweilige Geschäftsjahr dividendenberechtigten Vorzugsaktien berücksichtigt. Das verwässerte Ergebnis je Aktie entspricht wie im Vorjahr dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

15 Personalaufwendungen

In den Kostenpositionen sind folgende Personalaufwendungen enthalten:

in Mio. €	2021	2020
Löhne und Gehälter	10.598	10.081
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	720	1.252
Soziale Abgaben	968	911
Personalaufwand	12.286	12.244

Der Personalaufwand beinhaltet 223 Mio. € (2020: 602 Mio. €) an Aufwendungen für Personalstrukturmaßnahmen.

Der Rückgang der Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung ist im Wesentlichen auf positive Umstellungseffekte aus der Modernisierung des Altersvorsorgemodells in Deutschland in Höhe von 562 Mio. € zurückzuführen. Die Summe der beitragsorientierten Pensionsaufwendungen beträgt 160 Mio. € (2020: 150 Mio. €). Die Arbeitgeberbeiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung belaufen sich auf 654 Mio. € (2020: 634 Mio. €).

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Arbeitnehmer gliedert sich wie folgt:

	2021	2020
Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter	118.626	122.874
davon aus quotall konsolidierten Gesellschaften	304	139

16 Leasingverhältnisse**a Leasingnehmer**

In der Gewinn-und-Verlust-Rechnung werden folgende Beträge im Zusammenhang mit Leasingverhältnissen als Leasingnehmer gezeigt:

in Mio. €	2021	2020
Aufwendungen aus Leasingverhältnissen über geringwertige Vermögenswerte sowie aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	- 74	- 91
Aufwendungen aus variablen Leasingzahlungen, die nicht in der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten enthalten sind	- 14	- 13
Zinsaufwendungen aus der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten	- 48	- 55

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 können sich voraussichtlich künftige Zahlungsabflüsse von 530 Mio. € (2020: 225 Mio. €) ergeben.

Der gesamte Zahlungsmittelabfluss für Leasingverhältnisse im Jahr 2021 beläuft sich auf 600 Mio. € (2020: 653 Mio. €).

Angaben zu Nutzungsrechten und Leasingverbindlichkeiten sowie weitere Erläuterungen finden sich unter [Textziffer \[6\]](#) Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen, [Textziffer \[20\]](#) Entwicklung des Konzernanlagevermögens 2021, [Textziffer \[22\]](#) Sachanlagen (inklusive Nutzungsrechten Leasing) sowie [Textziffer \[35\]](#) Finanzverbindlichkeiten.

b Leasinggeber

in Mio. €	2021	2020
Erträge aus variablen Leasingzahlungen aus Operating Leases	109	148
Erträge aus variablen Leasingzahlungen aus Finance Leases	13	17
Finanzertrag auf die Nettoinvestition in bestehende Finance Leases	964	890
Veräußerungsgewinn von Fahrzeugen, die im Rahmen von Finance Leases an Endkunden vermietet wurden	1.557	1.167

Variable Leasingzahlungen sind abhängig von der Laufleistung. Die Verträge beinhalten zum Teil Verlängerungs- und Kaufoptionen.

17 Honoraraufwand des Konzernabschlussprüfers

Der im Geschäftsjahr 2021 für den Konzernabschlussprüfer und das PwC-Netzwerk erfasste Honoraraufwand nach § 314 Absatz 1 Nummer 9 HGB beträgt 19 Mio. € (2020: 18 Mio. €) und gliedert sich wie folgt:

in Mio. €	PwC International		davon: PwC GmbH	
	2021	2020	2021	2020
Abschlussprüfungsleistungen	16	14	5	4
Andere Bestätigungsleistungen	2	1	2	0
Steuerberatungsleistungen	0	0	0	0
Sonstige Leistungen	1	3	1	0
Honoraraufwand	19	18	8	4

Die im Geschäftsjahr 2021 vom Konzernabschlussprüfer PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, Niederlassung München, erbrachten Leistungen für die BMW AG und ihre beherrschten Tochtergesellschaften betreffen Abschlussprüfungsleistungen, andere Bestätigungsleistungen, Steuerberatungsleistungen und sonstige Leistungen.

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.

Steuerberatungsleistungen umfassen primär Leistungen im Zusammenhang mit Transferpreisen und steuerlicher Compliance.

Sonstige Leistungen beinhalten im Wesentlichen Beratungen in Bezug auf Produktionsprozesse.

18 Zuwendungen der öffentlichen Hand

Im Geschäftsjahr 2021 wurden Zuwendungen für Vermögenswerte in Höhe von 94 Mio. € (2020: 67 Mio. €) sowie erfolgsbezogene Zuwendungen in Höhe von 152 Mio. € (2020: 210 Mio. €) erfolgswirksam erfasst.

Im Wesentlichen beinhalten diese Zuwendungen öffentliche Mittel zur Strukturförderung und Zuschüsse für Werksaufbauten.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GESAMTERGEBNISRECHNUNG

19 Angaben zur Gesamtergebnisrechnung

Das sonstige Ergebnis nach Steuern setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2021	2020
Neubewertungen der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	1.243	- 354
Latente Steuern	- 224	139
Bestandteile, die zukünftig nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgliedert werden	1.019	- 215
Wertpapiere (erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert)	- 45	7
davon in der laufenden Periode entstandene Gewinne / Verluste	- 38	20
davon ergebniswirksame Umbuchungen in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung	- 7	- 13
Derivative Finanzinstrumente	14	991
davon in der laufenden Periode entstandene Gewinne / Verluste	25	1.636
davon ergebniswirksame Umbuchungen in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung	- 11	- 645
Kosten der Sicherungsmaßnahmen	72	201
davon in der laufenden Periode entstandene Gewinne / Verluste	- 287	- 437
davon ergebniswirksame Umbuchungen in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung	359	638
Sonstiges Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen	- 50	106
Latente Steuern *	163	- 423
Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen	1.228	- 1.283
Bestandteile, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgliedert werden	1.382	- 401
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	2.401	- 616

* Vorjahreswert angepasst

Die latenten Steuern auf die Bestandteile des sonstigen Ergebnisses stellen sich wie folgt dar:

in Mio. €	2021			2020		
	Vor Steuern	Latente Steuern	Nach Steuern	Vor Steuern	Latente Steuern	Nach Steuern
Neubewertungen der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	1.243	- 224	1.019	- 354	139	- 215
Wertpapiere (erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert)	- 45	13	- 32	7	- 2	5
Derivative Finanzinstrumente*	14	37	51	991	- 306	685
Kosten der Sicherungsmaßnahmen*	72	- 22	50	201	- 60	141
Sonstiges Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen	- 50	135	85	106	- 55	51
Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen	1.228	-	1.228	- 1.283	-	- 1.283
Sonstiges Ergebnis	2.462	- 61	2.401	- 332	- 284	- 616

* Vorjahreszahlen angepasst

Das sonstige Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen wird in der Darstellung der Entwicklung des Konzerneigenkapitals in Höhe von 490 Mio. € (2020: -113 Mio. €) bei der Währungsumrechnung, in Höhe von -368 Mio. € (2020: 118 Mio. €) bei den derivativen Finanzinstrumenten und in Höhe von -37 Mio. € (2020: € 46 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

20 Entwicklung des Konzernanlagevermögens 2021

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten						Abschreibungen					Buchwerte			
	1.1.2021	Kurs- differenzen	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	31.12.2021	1.1.2021	Kurs- differenzen	Lfd. Jahr	Um- buchungen	Wertände- rungen ¹	Abgänge	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 i. H. v. 434 Mio. €

² Darin enthalten sind Anlagen im Bau in Höhe von 1.354 Mio. €.

Entwicklung des Konzernanlagevermögens 2020

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten						Abschreibungen						Buchwerte		
	1.1.2020	Kurs- differenzen	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	31.12.2020	1.1.2020	Kurs- differenzen	Lfd. Jahr	Um- buchungen	Wertände- rungen ¹	Abgänge	31.12.2020	31.12.2020	31.12.2019
Entwicklungskosten	15.391	-	2.300	-	715	16.976	4.948	-	1.710	-	-	689	5.969	11.007	10.443
Geschäfts- oder Firmenwert	385	-1	-	-	-	384	5	-	-	-	-	-	5	379	380
Übrige immaterielle Vermögenswerte	2.075	-52	271	2	545	1.751	1.169	-16	183	2	-	543	795	956	906
Immaterielle Vermögenswerte	17.851	-53	2.571	2	1.260	19.111	6.122	-16	1.893	2	-	1.232	6.769	12.342	11.729
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	15.449	-380	621	538	293	15.935	6.104	-135	846	-	-	124	6.691	9.244	9.345
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen	3.107	-72	280	12	219	3.108	426	-14	452	5	-	73	796	2.312	2.681
Technische Anlagen und Maschinen	40.061	-765	1.841	710	1.548	40.299	29.177	-511	3.071	2	-	1.500	30.239	10.060	10.884
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen	82	-1	8	-	31	58	6	-1	15	-	-	2	18	40	76
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.172	-100	248	44	226	3.138	2.147	-59	333	-4	-	206	2.211	927	1.025
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen	104	-4	41	-	20	121	31	-1	37	-	-	16	51	70	73
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.991	-19	941	-1.294	-	1.619	-	-	-	-	-	-	-	1.619 ²	1.991
Sachanlagen	60.673	-1.264	3.651	-2	2.067	60.991	37.428	-705	4.250	-2	-	1.830	39.141	21.850	23.245
Vermietete Erzeugnisse	49.942	-1.930	17.820	-	15.712	50.120	7.333	-300	5.833	-	-	4.741	8.125	41.995	42.609
At Equity bewertete Beteiligungen	3.439	-	1.440	-	1.054	3.825	240	-	-	-	-	-	240	3.585	3.199
Anteile an verbundenen Unternehmen	292	-11	72	-	52	301	88	-3	-	-	-	-	85	216	204
Beteiligungen	1.000	-24	84	-	97	963	501	10	-	-	-57	10	444	519	499
Wertpapiere des Anlagevermögens	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sonstige Finanzanlagen	1.292	-35	156	-	149	1.264	589	7	-	-	-57	10	529	735	703

¹ davon ergebniswirksamer Ertrag i. H. v. 57 Mio. €² Darin enthalten sind Anlagen im Bau in Höhe von 1.297 Mio. €.

21 Immaterielle Vermögenswerte

Unter den immateriellen Vermögenswerten werden hauptsächlich die aktivierten Entwicklungskosten für Fahrzeug-, Baukasten- und Architekturprojekte sowie Zuschüsse für Werkzeugkosten, Lizenzen, erworbene Entwicklungsleistungen, Emissionszertifikate, Software und erworbene Kundenstämme ausgewiesen.

In den übrigen immateriellen Vermögenswerten ist ein Markenrecht in Höhe von 43 Mio. € (2020: 40 Mio. €) enthalten. Dieses ist dem Segment Automobile zuzuordnen und unterliegt keiner planmäßigen Abschreibung, da die zeitliche Nutzung unbegrenzt ist. Es ist mit einem beschränkten Eigentumsrecht verbunden. Des Weiteren beinhalten die immateriellen Vermögenswerte einen aktivierten Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 33 Mio. € (2020: 33 Mio. €), der der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Automobile zugeordnet ist, sowie einen aktivierten Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 347 Mio. € (2020: 346 Mio. €), der der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Finanzdienstleistungen zugeordnet ist. Die Abweichungen in diesen Positionen im Vergleich zum Vorjahr sind ausschließlich währungsbedingt.

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.

22 Sachanlagen (inklusive Nutzungsrechten Leasing)

Im Geschäftsjahr 2021 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 Logis-

tik- 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.

23 Vermietete Erzeugnisse

Die Fälligkeiten der Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Operating Leases in Höhe von 23.026 Mio. € (2020: 20.872 Mio. €) stellen sich wie folgt dar:

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Innerhalb eines Jahres	10.123	9.285
Zwischen einem und zwei Jahren	7.052	6.327
Zwischen zwei und drei Jahren	3.812	3.416
Zwischen drei und vier Jahren	1.702	1.534
Zwischen vier und fünf Jahren	302	275
Nach mehr als fünf Jahren	35	35
Mindestleasingzahlungen	23.026	20.872

Aufgrund von Änderungen der Restwerterwartungen ergeben sich bei den vermieteten Erzeugnissen Wertminderungsaufwendungen in Höhe von 338 Mio. € (2020: 312 Mio. €) und Erträge aus Wertaufholungen in Höhe von 111 Mio. € (2020: 110 Mio. €).

24 At Equity bewertete Beteiligungen

Die at Equity bewerteten Beteiligungen umfassen die Anteile an dem Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. (BMW Brilliance), Shenyang, dem Joint Venture YOUR NOW Holding GmbH, München, dem Joint Venture IONITY Holding GmbH & Co. KG (IONITY), München, sowie die Anteile an den assoziierten Unternehmen THERE Holding B.V. (THERE), Rijswijk, und Solid Power Inc., Wilmington, Delaware.

BMW Brilliance

BMW Brilliance produziert überwiegend für den chinesischen Markt Modelle der Marke BMW und verfügt über zwei Werke sowie eine Benzinmotoren- und Hochvolt-speicherfertigung.

Die BMW Group hat am 11. Februar 2022 weitere 25% der Anteile an dem Joint Venture BMW Brilliance erworben. Die Transaktion ist unter [Textziffer \[3\]](#) ausführlich beschrieben.

YOUR NOW

Der laufende Verlust aus der Equity-Bewertung der YOUR NOW beträgt im Geschäftsjahr –171 Mio. € (2020: –349 Mio. €). Die YOUR NOW Holding GmbH hat am 29. März 2021 eine Vereinbarung mit dem bp Konzern über eine 33,3%-ige Beteiligung an der Digital Charging Solutions GmbH (DCS) (ChargeNow) geschlossen. Die Transaktion wurde am 1. Oktober 2021 vollzogen. Zudem unterzeichnete die YOUR NOW Holding GmbH am 8. März 2021 einen Vertrag zur Veräußerung der PARK NOW Group an die Easy-Park Group. Nach Zustimmung der Behörden wurde die Transaktion am 27. Mai 2021 vollzogen. 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 Kia Motors Corporation und der Hyundai Motor Corporation zu gleichen Anteilen das Joint Venture IONITY. Das Geschäftsmodell von IONITY sieht den Aufbau und Betrieb von Hochleistungs-Ladestationen für batterieelektrische Fahrzeuge in Europa vor. Am 1. November 2021 hat IONITY Holding GmbH & Co. KG einen 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. € in das Unternehmen ein. Der Vollzug der Transaktion wird im ersten Halbjahr 2022 erwartet.

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

Im Mai 2021 hat die BMW Group zusammen mit der Ford Motor Company und Volta Energy Technologies eine Investitionsrunde an Solid Power, einem branchenführenden Hersteller von Feststoffbatterien für Elektrofahrzeuge, bestritten. Die BMW Group hat damit auch bestehende, gemeinsame Entwicklungspartnerschaften mit Solid Power erweitert, um sich Feststoffbatterien für zukünftige Elektrofahrzeug-Generationen zu sichern. Die Beteiligung gilt als assoziiertes Unternehmen und wird at Equity bilanziert.

in Mio. €	2021	2020
Angaben zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung		
Ergebnis nach Steuern	-26	-
davon aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	-26	-
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	-	-
Gesamtergebnis	-26	-

In den folgenden Tabellen werden Finanzinformationen zu at Equity bewerteten Beteiligungen in einer 100 %-Sicht zusammengefasst:

in Mio. €	BMW Brilliance		THERE		YOUR NOW		IONITY	
	31. 12. 2021	31. 12. 2020	31. 12. 2021	31. 12. 2020	31. 12. 2021	31. 12. 2020	31. 12. 2021	31. 12. 2020
ANGABEN ZUR BILANZ								
Langfristige Vermögenswerte	8.950	7.292	1.175	1.190	666	945	287	244
Kurzfristige Vermögenswerte	15.062	9.859	2	24	528	767	49	55
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	8.493	5.137	2	24	444	341	19	17
Eigenkapital	11.176	7.388	1.090	1.214	897	1.226	209	244
Langfristige Finanzverbindlichkeiten, Rückstellungen und Verbindlichkeiten	2.027	1.546	87	-	84	113	16	13
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten, Rückstellungen und Verbindlichkeiten	10.809	8.217	-	-	213	373	111	42
ÜBERLEITUNG DER ZUSAMMENGEFASSTEN FINANZINFORMATIONEN								
Aktiva	24.012	17.151	1.177	1.214	1.194	1.712	336	299
Rückstellungen und Verbindlichkeiten	12.836	9.763	87	-	297	486	127	55
Nettovermögen	11.176	7.388	1.090	1.214	897	1.226	209	244
Anteil des Konzerns am Nettovermögen	5.588	3.694	298	335	424	591	42	49
Eliminierungen	-1.283	-1.084	-	-	-	-	-	-
Buchwert	4.305	2.610	298	335	424	591	42	49

in Mio. €	BMW Brilliance		THERE		YOUR NOW		IONITY	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
ANGABEN ZUR GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG								
Umsatzerlöse	28.001	23.913	-	-	248	234	30	8
Planmäßige Abschreibungen	729	707	-	-	263	127	26	19
Ergebnis vor Finanzergebnis	4.457	3.174	-1	-1	-309	-693	-39	-43
Zinserträge	185	80	9	4	-	-	-	-
Zinsaufwendungen	38	5	-	-	2	3	2	1
Ertragsteuern	1.150	822	-	-	8	6	-6	-8
Ergebnis nach Steuern	3.596	2.560	-108	206	-337	-749	-35	-37
davon aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	3.596	2.560	-108	206	-536	-701	-35	-37
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-	-	-	199	-48	-	-
Sonstiges Ergebnis	174	169	-17	10	-	-81	-	-
Gesamtergebnis	3.770	2.729	-125	216	-337	-830	-35	-37
Dividendenerträge des Konzerns	-	379	-	-	-	-	-	-

25 Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Kreditfinanzierungen für Kunden und Händler*	65.258	63.584
Forderungen aus Finance Leases	22.159	20.693
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	87.417	84.277

* 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	Gesamt
		Allgemein	Vereinfacht		
Wertberichtigungen am 1. Januar 2021	483	474	39	643	1.639
Umgliederung in die Stufe 1	4	-31	-	-7	-34
Umgliederung in die Stufe 2	-15	159	-	-25	119
Umgliederung in die Stufe 3	-3	-37	-1	170	129
Ausbuchung und Ausreichung von Forderungen	34	11	1	-55	-9
Abschreibung von Forderungen	-1	-11	-	-131	-143
Änderungen der Risikoparameter	10	-46	-	-31	-67
Sonstige Veränderungen	-65	31	-4	3	-35
Wertberichtigungen am 31. Dezember 2021	447	550	35	567	1.599

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2		Stufe 3	Gesamt
		Allgemein	Vereinfacht		
Wertberichtigungen am 1. Januar 2020	361	209	12	517	1.099
Umgliederung in die Stufe 1	1	-6	-	-4	-9
Umgliederung in die Stufe 2	-15	153	-	-15	123
Umgliederung in die Stufe 3	-4	-30	-1	195	160
Ausbuchung und Ausreichung von Forderungen	12	21	1	-33	1
Abschreibung von Forderungen	-1	-14	-1	-90	-106
Änderungen der Risikoparameter	60	66	1	49	176
Sonstige Veränderungen	69	75	27	24	195
Wertberichtigungen am 31. Dezember 2020	483	474	39	643	1.639

Im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie wurde eine zusätzliche Kreditrisikovorsorge 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 wurde im Berichtsjahr 2021 deutlich reduziert, jedoch größtenteils aufgrund der anhaltenden Unsicherheit über den weiteren Pandemieverlauf beibehalten.

Auf Finance Leases entfallen Wertberichtigungen für bonitätsbeeinträchtigte Forderungen in Höhe von 102 Mio. € (2020: 95 Mio. €).

Der geschätzte Wert der Fahrzeuge, die als Sicherheiten für bonitätsbeeinträchtigte Forderungen gehalten werden, beträgt zum Bilanzstichtag 569 Mio. € (2020: 517 Mio. €). Der Bilanzansatz der Vermögenswerte, die als Sicherheiten gehalten und aufgrund eines Zahlungsausfalls in Anspruch genommen wurden, beträgt 21 Mio. € (2020: 33 Mio. €).

Den Finance Leases liegen folgende Details zugrunde:

in Mio. €	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Fällig innerhalb eines Jahres	7.147	6.970
Fällig zwischen einem und zwei Jahren	6.528	6.293
Fällig zwischen zwei und drei Jahren	5.590	5.190
Fällig zwischen drei und vier Jahren	4.435	3.695
Fällig zwischen vier und fünf Jahren	669	558
Fällig nach mehr als fünf Jahren	44	48
Bruttoinvestitionen in Finance Leases	24.413	22.754
Fällig innerhalb eines Jahres	6.625	6.426
Fällig zwischen einem und zwei Jahren	6.001	5.809
Fällig zwischen zwei und drei Jahren	5.158	4.770
Fällig zwischen drei und vier Jahren	4.080	3.395
Fällig zwischen vier und fünf Jahren	604	503
Fällig nach mehr als fünf Jahren	42	45
Nettoinvestitionen in Finance Leases ohne Wertberichtigungen	22.510	20.948
Noch nicht realisierter Finanzertrag	1.903	1.806
Wertberichtigungen	351	255
Nettoinvestitionen in Finance Leases	22.159	20.693

26 Finanzforderungen

Die Finanzforderungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Wertpapiere und Investmentanteile	4.243	4.226
Derivate	2.998	3.256
Ausleihungen an Dritte	58	71
Sonstige	216	199
Finanzforderungen	7.515	7.752
davon langfristig	1.715	2.644
davon kurzfristig	5.800	5.108

27 Ertragsteueransprüche

Ertragsteueransprüche von 1.529 Mio. € (2020: 606 Mio. €) beinhalten Ansprüche in Höhe von 19 Mio. € (2020: 43 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 Anstieg der Ertragsteueransprüche ist im Wesentlichen bedingt durch das Ausüben eines steuerlichen Wahlrechts bei den US-Gesellschaften.

28 Sonstige Vermögenswerte

Die sonstigen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Vermögenswerte aus Rückgaberechten für zukünftige Leasingfahrzeuge	2.405	3.041
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.190	2.048
Sonstige Steuern	1.950	1.581
Erwartete Erstattungsansprüche	1.112	1.046
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	694	546
Aktive Rechnungsabgrenzungen	397	364
Sicherheitsleistungen	295	454
Übrige	1.200	1.246
Sonstige Vermögenswerte	10.243	10.326
davon langfristig	1.302	1.216
davon kurzfristig	8.941	9.110

Die Sicherheitsleistungen umfassen im Wesentlichen geschäftsübliche Sicherheiten in Form von Bankeinlagen für den Verkauf von Asset-Backed-Finanzierungen.

29 Vorräte

Der ausgewiesene Vorratsbestand setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Fertige Erzeugnisse und Waren	9.683	10.542
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	3.175	1.373
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.277	1.660
Zum Verkauf anstehende Fahrzeuge aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft	404	818
Geleistete Anzahlungen	389	503
Vorräte	15.928	14.896

Vom Gesamtbetrag der zum 31. Dezember 2021 bilanzierten Vorräte sind 1.457 Mio. € (2020: 899 Mio. €) zu ihrem Nettoveräußerungswert bilanziert. Die im Geschäftsjahr 2021 erfassten Wertminderungen auf den Nettoveräußerungswert betragen 41 Mio. € (2020: 59 Mio. €), die vorgenommenen Wertaufholungen belaufen sich auf 5 Mio. € (2020: 2 Mio. €).

Aus den Vorräten wurden im Geschäftsjahr 2021 Umsätze in Höhe von 54.484 Mio. € (2020: 48.128 Mio. €) als Aufwand erfasst.

Zum 31. Dezember 2021 betragen die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich nach mehr als zwölf Monaten realisiert werden, 405 Mio. € (2020: 359 Mio. €).

Die unfertigen Erzeugnisse und Leistungen enthalten zum Stichtag Fahrzeuge aufgrund von Produktionsanpassungen im Zusammenhang mit fehlenden Halbleiter-Komponenten.

30 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Bruttobuchwert	2.293	2.345
Wertberichtigungen der Stufe 2 – vereinfachte Vorgehensweise	- 18	- 24
Wertberichtigungen der Stufe 3	- 14	- 23
Nettobuchwert	2.261	2.298

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gemäß IFRS 9 entwickelten sich wie folgt:

in Mio. €	2021	2020
Anfangsbestand 1. Januar	47	72
Zuführungen	8	16
Auflösungen	- 20	- 36
Inanspruchnahme	- 4	- 1
Wechselkurseffekte und sonstige Änderungen	1	- 4
Endbestand 31. Dezember	32	47

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.

31 Eigenkapital

Zahl der ausgegebenen Aktien

	Vorzugsaktien		Stammaktien	
	2021	2020	2021	2020
Ausgegebene / im Umlauf befindliche Aktien zum 1. Januar	57.689.304	56.867.304	601.995.196	601.995.196
Im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms ausgegebene Aktien	1.718.070	822.124	-	-
Abzüglich erworbener und wieder ausgegebener Aktien	3.070	124	-	-
Ausgegebene / im Umlauf befindliche Aktien zum 31. Dezember	59.404.304	57.689.304	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 Jahr 2021 an die Mitarbeiter 1.718.070 Vorzugsaktien zu einem Vorzugspreis von 60,78 € je Aktie veräußert. Diese sind erstmals für das Geschäftsjahr 2022 dividendenberechtigt.

Das Grundkapital stieg durch die Ausgabe von 1.715.000 neuen Vorzugsaktien ohne Stimmrecht an die Mitarbeiter um 1,7 Mio. €. Damit beträgt die Anzahl der genehmigten Aktien beziehungsweise das Genehmigte Kapital der BMWAG, 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 1,7 Mio. Stück beziehungsweise 1,7 Mio. €.

Des Weiteren wurden für das Mitarbeiteraktienprogramm 3.070 bereits ausgegebene Vorzugsaktien erworben und an die Mitarbeiter wieder ausgegeben.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält Agios aus der Ausgabe von Aktien und beträgt 2.325 Mio. € (2020: 2.199 Mio. €). Die Veränderung in Höhe von 126 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.

Es wird vorgeschlagen, den Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2021 der BMWAG nach HGB in Höhe von 3.827 Mio. € wie folgt zu verwenden:

- Ausschüttung einer Dividende von 5,82 € je Vorzugsaktie (336 Mio. €)
- Ausschüttung einer Dividende von 5,80 € je Stammaktie (3.491 Mio. €)

Die vorgeschlagene Ausschüttung wurde nicht als Verbindlichkeit im Konzernabschluss bilanziert.

Kumuliertes 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.

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 fristenkongruente 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. 2021	31. 12. 2020
Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG	74.366	60.891
Anteil am Gesamtkapital	41,8 %	36,4 %
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	62.342	67.390
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	41.121	38.986
Finanzverbindlichkeiten gesamt	103.463	106.376
Anteil am Gesamtkapital	58,2 %	63,6 %
Gesamtkapital	177.829	167.267

Der Eigenkapitalanteil der Aktionäre der BMW AG stieg im Geschäftsjahr um 22,1%. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Gewinnrücklagen zurückzuführen.

32 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 fonds-gedeckten Versorgungssystemen unterschieden wird. In Deutschland sind die Versorgungszusagen der BMW Group zum Großteil durch Vermögen gedeckt, das im Rahmen eines Contractual Trust Arrangement (CTA) in den BMW Trust e. V., München, eingebracht wird (fondsgedecktes Versorgungssystem). Des Weiteren bestehen fondsgedeckte Versorgungspläne in den Ländern UK, USA, Schweiz, Belgien und Japan. Inzwischen sind die meisten leistungsorientierten Versorgungspläne für Neuzugänge geschlossen.

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. 2021	31. 12. 2020	31. 12. 2021	31. 12. 2020	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Abzinsungsfaktor	1,04	0,55	1,83	1,19	2,27	1,88
Rententrend	2,10	1,33	2,36	2,19	-	-
Gewichtete Duration aller Pensionsverpflichtungen in Jahren	17,5	21,6	17,8	19,8	15,4	15,9

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: Festbetragstrend in Höhe von 2,0 %).

Unter Berücksichtigung der Berechnungsgrundlagen nach IAS 19 ergeben sich die folgenden Bilanzwerte der Pensionszusagen:

in Mio. €	Deutschland		UK		Übrige		Gesamt	
	31. 12. 2021	31. 12. 2020	31. 12. 2021	31. 12. 2020	31. 12. 2021	31. 12. 2020	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Anwartschaftsbarwerte der Versorgungszusagen	15.045	15.535	8.844	9.944	1.100	1.108	24.989	26.587
Fondsvermögen zu Marktwerten	14.105	12.451	9.968	9.589	938	870	25.011	22.910
Effekte aus der Begrenzung des Vermögenswerts	-	-	1.184	-	3	3	1.187	3
Bilanzwerte	940	3.084	60	355	165	241	1.165	3.680
davon Pensionsrückstellungen	947	3.084	106	355	194	254	1.247	3.693
davon Vermögenswerte	-7	-	-46	-	-29	-13	-82	-13

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 im leistungsorientierten Plan eine Wechselmöglichkeit in den beitragsorientierten Plan gewährt.

Bei den leistungsorientierten 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 e. V., München, über ein CTA angelegt. Die Organe des Vereins umfassen den Vorstand und die Mitgliederversammlung. Der BMW Trust e. V., München, verfügt derzeit über sieben Mitglieder und drei von der Mitgliederversammlung gewählte Vorstände. Der Vorstand verantwortet grundsätzlich die Kapitalanlage des BMW Trust e. V., München, 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 eingebracht.

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. €	Anwartschafts- barwerte	Fondsvermögen	Summe	Effekt aus der Begrenzung des Vermögenswerts	Nettoschuld aus leistungs- orientierten 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
Nachzuerrechnende 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

in Mio. €	Anwartschafts- barwerte	Fondsvermögen	Summe	Effekt aus der Begrenzung des Vermögenswerts	Nettoschuld aus leistungs- orientierten Versorgungsplänen
1. Januar 2020	24.652	- 21.340	3.312	2	3.314
AUFWENDUNGEN / ERTRÄGE					
Aufwendungen für im Berichtsjahr erdiente Pensionsansprüche	488	-	488	-	488
Zinsaufwand (+) / -ertrag (-)	337	- 303	34	-	34
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen	- 54	-	- 54	-	- 54
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus Abgeltungen	-	-	-	-	-
NEUBEWERTUNGEN					
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus Planvermögen ohne im Zinsertrag erfasste Beträge	-	- 1.880	- 1.880	-	- 1.880
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus Änderungen finanzieller Annahmen	2.726	-	2.726	-	2.726
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus Änderungen demografischer Annahmen	- 239	-	- 239	-	- 239
Gewinne (-) oder Verluste (+) aufgrund erfahrungsbedingter Anpassungen	- 144	-	- 144	-	- 144
Änderungen der Begrenzung des Vermögenswerts	-	-	-	1	1
Fondsdotierungen	-	- 524	- 524	-	- 524
Mitarbeiterbeiträge	84	- 84	-	-	-
Geleistete Auszahlungen und Rentenzahlungen	- 645	639	- 6	-	- 6
Währungsdifferenzen und sonstige Bewegungen	- 618	582	- 36	-	- 36
31. Dezember 2020	26.587	- 22.910	3.677	3	3.680
davon Pensionsrückstellungen					3.693
davon Vermögenswerte					- 13

Im Rahmen einer Modernisierung des Altersvorsorgemodells in Deutschland hatten Mitarbeiter 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 begründen somit unter anderem eine Planänderung nach IAS 19. Der bisherige Festbetragstrend wurde 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 ergibt sich insgesamt ein positiver Effekt in den nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwendungen in Höhe von 562 Mio. €, der in der Gewinn- und Verlustrechnung im Wesentlichen in den Umsatzkosten sowie Vertriebs- und Verwaltungskosten erfasst wurde.

Versicherungsmathematische Gewinne im laufenden Geschäftsjahr führen zum Aktivüberhang eines Versorgungsplans im UK. Aufgrund des fehlenden Anspruchs auf Rückerstattung oder Minderung künftiger Beitragszahlungen an den Fonds wird der Ausweis des Planvermögens auf die Höhe der Verpflichtungen begrenzt.

Im Vorjahr wurden Aufhebungsverträge mit Mitarbeitern vereinbart, die zu deren Ausscheiden und zu unverfallbaren Anwartschaften auf Pensionsleistungen führten. Die nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwendungen resultieren im Wesentlichen aus abweichenden Annahmen zur Berechnung der gesetzlichen Anwartschaften und zur regulären Bilanzierung von aktiven Mitarbeitern.

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:

in Mio. €	Deutschland		UK		Übrige		Gesamt	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Eigenkapitalinstrumente	2.875	2.166	342	348	85	74	3.302	2.588
Schuldverschreibungen	7.742	7.326	7.081	6.940	660	632	15.483	14.898
davon Investment Grade	5.302	5.041	6.377	6.316	653	625	12.332	11.982
davon Mischfonds (Fonds ohne Rating)	-	-	-	-	-	-	-	-
davon Non-Investment Grade	2.440	2.285	704	624	7	7	3.151	2.916
Immobilienfonds	-	-	-	-	20	19	20	19
Geldmarktfonds	-	-	157	85	37	2	194	87
Absolute Return Funds	-	-	-	-	-	-	-	-
Übrige	223	128	-	-	4	6	227	134
Summe marktpreisnotiert	10.840	9.620	7.580	7.373	806	733	19.226	17.726
Schuldverschreibungen	800	779	646	673	5	1	1.451	1.453
davon Investment Grade	328	324	-	-	-	-	328	324
davon Mischfonds (Fonds ohne Rating)	472	455	646	673	-	-	1.118	1.128
davon Non-Investment Grade	-	-	-	-	5	1	5	1
Immobilien	494	428	786	656	-	-	1.280	1.084
Barmittel	55	159	-	-	1	-	56	159
Absolute Return Funds	709	645	742	643	10	23	1.461	1.311
Übrige	1.207	820	214	244	116	113	1.537	1.177
Summe nicht marktpreisnotiert	3.265	2.831	2.388	2.216	132	137	5.785	5.184
Summe Fondsvermögen	14.105	12.451	9.968	9.589	938	870	25.011	22.910

Die Auszahlungen aus dem Planvermögen übersteigen die Einzahlungen des Arbeitgebers in das Planvermögen im folgenden Jahr um voraussichtlich 225 Mio. €. Im Planvermögen der BMW Group sind eigene übertragbare Finanzinstrumente in Höhe von 2 Mio. € (2020: 1 Mio. €) enthalten.

Die im Folgenden dargestellte Sensitivitätsbetrachtung zeigt, wie die Veränderung einzelner Faktoren unabhängig voneinander am Abschlussstichtag 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. 2021		31. 12. 2020	
		in Mio. €	in %	in Mio. €	in %
Abzinsungssatz	Erhöhung um 0,75 %	- 2.650	- 10,6	- 3.514	- 13,2
	Verringerung um 0,75 %	3.311	13,2	4.585	17,2
Rententrend	Erhöhung um 0,25 %	610	2,4	766	2,9
	Verringerung um 0,25 %	- 586	- 2,3	- 721	- 2,7
Mittlere Lebenserwartung	Zunahme um 1 Jahr	896	3,6	1.078	4,1
	Abnahme um 1 Jahr	- 910	- 3,6	- 1.081	- 4,1
Festbetragstrend	Erhöhung um 0,25 %	3	-	218	0,8
	Verringerung um 0,25 %	- 3	-	- 210	- 0,8
Karrieretrend	Erhöhung um 0,10 %	63	-	-	-
	Verringerung um 0,10 %	- 62	-	-	-

33 Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	Stand 1.1. 2021*	Kursdifferenzen	Zuführung	Aufzinsung	Verbrauch	Auflösung	Stand 31.12. 2021	davon fällig inner- halb 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

* Vorjahreszahlen angepasst

in Mio. €	Stand 1.1. 2020	Kursdifferenzen	Zuführung	Aufzinsung	Verbrauch	Auflösung	Stand 31.12. 2020	davon fällig inner- halb eines Jahres
Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen, Produktgarantien	5.550	- 277	3.178	158	- 2.354	- 124	6.131	1.731
Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich	2.496	- 19	1.405	19	- 1.288	- 31	2.582	1.483
Andere Verpflichtungen	3.271	- 43	1.361	9	- 508	- 337	3.753	2.794
Sonstige Verpflichtungen aus dem laufenden Geschäftsbetrieb	1.892	- 94	1.288	-	- 1.399	- 171	1.516	1.486
Sonstige Rückstellungen	13.209	- 433	7.232	186	- 5.549	- 663	13.982	7.494

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 2021 betragen 1.112 Mio. € (2020: 1.046 Mio. €) und werden in den sonstigen Vermögenswerten unter [Textziffer \[28\]](#) ausgewiesen.

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 unter [Textziffer \[10\]](#).

In den sonstigen Verpflichtungen aus dem laufenden Geschäftsbetrieb werden insbesondere erwartete Zahlungen aus Boni und sonstigen Preisnachlässen erfasst.

34 Ertragsteuerverpflichtungen

Die laufenden Ertragsteuerverpflichtungen in Höhe von 921 Mio. € (2020: 747 Mio. €) beinhalten Verpflichtungen in Höhe von 44 Mio. € (2020: 40 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.

35 Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten der BMW Group setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31. 12. 2021				31. 12. 2020			
	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	12.406	28.675	10.417	51.498	12.642	32.001	12.022	56.665
Asset-Backed-Finanzierungen	6.891	12.471	-	19.362	6.863	11.956	-	18.819
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	13.175	3.507	20	16.702	12.735	3.709	22	16.466
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.918	3.186	975	9.079	4.578	3.159	1.300	9.037
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	475	1.131	814	2.420	492	1.181	838	2.511
Derivate	1.146	581	148	1.875	593	517	38	1.148
Commercial Paper	1.374	-	-	1.374	550	-	-	550
Sonstige	736	75	342	1.153	533	248	399	1.180
Finanzverbindlichkeiten	41.121	49.626	12.716	103.463	38.986	52.771	14.619	106.376

Die geplanten künftigen Mittelabflüsse durch variable Leasingzahlungen, die sich nicht in der Bewertung der Leasingverbindlichkeit widerspiegeln, belaufen sich voraussichtlich auf 48 Mio. € (2020: 57 Mio. €).

Ebenfalls nicht in die Bewertung der Leasingverbindlichkeit miteinbezogen sind mögliche künftige Mittelabflüsse in Höhe von 1.262 Mio. € (2020: 1.252 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 62 Jahren (2020: bis zu 74 Jahren). Der Rückgang des Zeitraumes resultiert aus einer Vertragsanpassung.

Die Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit lassen sich folgendermaßen überleiten:

in Mio. €	Stand 1. 1. 2021	Zahlungsmittelzuflüsse/ -abflüsse	Änderungen aus dem Erwerb oder der Ver- äußerung von Unter- nehmen	Währungskursbedingte Änderungen	Änderungen der beizu- legenden 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

in Mio. €	Stand 1. 1. 2020	Zahlungsmittelzuflüsse/ -abflüsse	Änderungen aus dem Erwerb oder der Ver- äußerung von Unter- nehmen	Währungskursbedingte Änderungen	Änderungen der beizu- legenden Zeitwerte	Übrige Änderungen	Stand 31. 12. 2020
Anleihen	62.165	- 4.306	-	- 1.972	766	12	56.665
Asset-Backed-Finanzierungen	19.549	- 82	-	- 648	-	-	18.819
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	14.657	2.329	-	- 520	-	-	16.466
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	11.436	- 2.172	-	- 248	21	-	9.037
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	2.895	- 494	-	- 63	-	173	2.511
Commercial Paper	2.615	- 2.025	-	- 40	-	-	550
Finanzverbindlichkeiten gegenüber Beteiligungen	296	492	-	- 48	-	-	740
Sonstige (ohne Zinsverbindlichkeit)	864	- 78	-	- 34	-	-	752
Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit	114.477	- 6.336	-	- 3.573	787	185	105.540

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	2.000 Mio. EUR	2,2	0,0
	Variabel	1.730 Mio. NOK	3,0	2,3
	Variabel	1.500 Mio. SEK	4,0	0,5
	Variabel	500 Mio. USD	3,0	0,9
	Festverzinslich	22.900 Mio. EUR	6,9	0,8
	Festverzinslich	17.000 Mio. CNY	2,6	3,4
	Festverzinslich	13.400 Mio. JPY	5,6	0,6
	Festverzinslich	1.759 Mio. HKD	6,1	2,7
	Festverzinslich	1.750 Mio. USD	5,6	2,5
	Festverzinslich	750 Mio. NOK	4,0	2,3
	Festverzinslich	600 Mio. GBP	6,0	0,9
	Festverzinslich	273 Mio. AUD	10,0	3,2
	BMW US Capital, LLC	Variabel	2.138 Mio. USD	3,4
Festverzinslich		15.400 Mio. USD	6,7	3,0
Festverzinslich		1.500 Mio. EUR	8,7	0,8
BMW International Investment B. V.	Variabel	200 Mio. GBP	2,0	0,0
	Festverzinslich	1.550 Mio. GBP	4,1	1,4
	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

Den Commercial Paper liegen folgende Details zugrunde:

Emittent	Emissionsvolumen in jeweiliger Währung (ISO-Code)	Durchschnittliche gewichtete Restlaufzeit (in Tagen)	Durchschnittlicher gewichteter Nominalzinssatz (in %)
BMW US Capital, LLC	1.220 Mio. USD	16	0,1
BMW Finance N. V.	300 Mio. EUR	26	-0,6

36 Sonstige Verbindlichkeiten

Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten folgende Themen:

in Mio. €	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Vertragsverbindlichkeiten	5.955	5.485
Passive Rechnungsabgrenzungen	3.820	3.546
Boni und Verkaufshilfen	3.123	2.911
Verbindlichkeiten aus Rückgaberechten für zukünftige Leasingfahrzeuge	3.108	3.926
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.367	814
Sonstige Steuern	1.143	1.484
Erhaltene Kautionen	895	1.019
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	180	180
Sonstige erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	160	139
Soziale Sicherheit	123	133
Übrige	1.546	1.550
Sonstige Verbindlichkeiten	22.420	21.187

In den Vertragsverbindlichkeiten werden Service- und Reparaturleistungen sowie Telematikdienste und Pannenhilfe, die bei dem Verkauf eines Fahrzeugs als Nebenleistung vereinbart werden, bilanziert (unter anderem aus Mehrkomponentenverträgen). Aus den Vertragsverbindlichkeiten wurden im Geschäftsjahr Umsatzerlöse aus Kundenverträgen in Höhe von 3.035 Mio. € (2020: 2.604 Mio. €) aufgelöst.

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 Mindestbeschäftigtenzahlen beziehungsweise Mindestproduktionszahlen geknüpft. Die Zuschüsse und Zulagen werden über die Nutzungsdauer der geförderten Anlagegegenstände ertragswirksam aufgelöst.

37 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen haben wie im Vorjahr eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

SONSTIGE ANGABEN

38 Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Eventualverbindlichkeiten

Es bestehen folgende Eventualverbindlichkeiten:

in Mio. €	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Investitionsförderungen	56	77
Rechtsstreitigkeiten	131	105
Bürgschaften	77	43
Sonstige	1.202	1.067
Eventualverbindlichkeiten	1.466	1.292

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 [Textziffer \[10\]](#) für weitere Erläuterungen, wurde am 8. Juli 2021 durch Vergleich beendet. Hinsichtlich der Vorwürfe aus diesem Kartellverfahren wurde in den USA und in Kanada eine Reihe von Sammelklagen erhoben, zudem mehrere Einzelklagen in Süd-

korea. 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.

Darüber hinaus haben die chinesische Kartellbehörde (State Administration for Market Regulation) im März 2019, die südkoreanische Kartellbehörde (Korea Fair Trade Commission) im Mai 2020 sowie die türkische Kartellbehörde (Turkish Competition Authority) im Juli 2020 ein Kartellverfahren gegen die BMW AG eröffnet.

Für das Kartellverfahren mit den koreanischen Behörden wurde im Geschäftsjahr eine Risikovorsorge gebildet. Die türkischen Behörden haben im Januar 2022 entschieden, kein Bußgeld zu erheben. Etwaige Risiken für die BMW Group im Zusammenhang mit dem Kartellverfahren in China lassen sich gegenwärtig im Einzelnen weder inhaltlich absehen noch quantifizieren. 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 BMW Group Fahrzeuge 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. Konkrete Risiken für die BMW Group 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. 2021	31. 12. 2020
Verpflichtungen zum Erwerb von Sachanlagen	3.350	3.264
Verpflichtungen zum Erwerb von immateriellen Vermögenswerten	2.190	2.787

39 Finanzinstrumente

Die Buchwerte von Finanzinstrumenten sind in der nachfolgenden Darstellung den IFRS-9-Kategorien zugeordnet:

in Mio. €	31. 12. 2021				31. 12. 2020			
	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	-	-	947	294	-	-	477	258
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	64.795	-	-	22.622	63.104	-	-	21.173
Finanzforderungen								
Derivate								
Cash Flow Hedges	-	-	-	1.596	-	-	-	851
Fair Value Hedges	-	-	-	1.012	-	-	-	1.992
Sonstige Derivate	-	-	390	-	-	-	413	-
Wertpapiere und Investmentanteile	20	3.238	985	-	115	3.245	866	-
Ausleihungen an Dritte	35	-	23	-	49	-	22	-
Sonstige	216	-	-	-	199	-	-	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15.983	-	26	-	12.622	-	915	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.261	-	-	-	2.298	-	-	-
Sonstige Vermögenswerte								
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	694	-	-	-	546	-	-	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.190	-	-	-	2.048	-	-	-
Sicherheitsleistungen	295	-	-	-	454	-	-	-
Verbleibende sonstige Vermögenswerte	1.547	-	-	5.517	1.504	-	-	5.774
Summe	88.036	3.238	2.371	31.041	82.939	3.245	2.693	30.048

in Mio. €	31. 12. 2021				31. 12. 2020			
	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
PASSIVA								
Finanzverbindlichkeiten								
Anleihen	51.498	-	-	-	56.665	-	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9.079	-	-	-	9.037	-	-	-
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	16.702	-	-	-	16.466	-	-	-
Commercial Paper	1.374	-	-	-	550	-	-	-
Asset-Backed-Finanzierungen	19.362	-	-	-	18.819	-	-	-
Derivate								
Cash Flow Hedges	-	-	-	1.006	-	-	-	112
Fair Value Hedges	-	-	-	250	-	-	-	248
Sonstige Derivate	-	-	619	-	-	-	788	-
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	-	-	-	2.420	-	-	-	2.511
Sonstige	1.153	-	-	-	1.180	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.932	-	-	-	8.644	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten								
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	180	-	-	-	180	-	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.367	-	-	-	814	-	-	-
Verbleibende sonstige Verbindlichkeiten*	4.856	-	-	15.017	4.621	-	-	15.572
Summe	117.503	-	619	18.693	116.976	-	788	18.443

* Vorjahreszahlen angepasst

Angaben für zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente

Die folgende Tabelle stellt die beizulegenden Zeitwerte sowie die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten dar, die zu fortgeführten 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 Finanz-

dienstleistungen 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 fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente entspricht der Buchwert dem beizulegenden Zeitwert, weshalb auf eine gesonderte Darstellung dieser Positionen verzichtet wird.

in Mio. €	31. 12. 2021		31. 12. 2020	
	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert
Forderungen aus Finanzdienstleistungen – Kreditfinanzierungen	67.158	64.795	65.326	63.104
Forderungen aus Finanzdienstleistungen – Finance & Operating Leases	24.675	22.622	23.116	21.173
Finanzforderungen – Wertpapiere und Investmentanteile	20	20	116	115
Finanzverbindlichkeiten				
Anleihen	53.022	51.498	58.136	56.665
Asset-Backed-Finanzierungen	19.602	19.362	18.818	18.819
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	16.732	16.702	16.599	16.466
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9.177	9.079	9.209	9.037

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. 2021			31. 12. 2020		
	Levelhierarchie nach IFRS 13			Levelhierarchie nach IFRS 13		
	Level 1	Level 2	Level 3	Level 1	Level 2	Level 3
Wertpapiere, Investmentanteile und Sicherheitsleistungen	3.675	548	-	3.608	503	-
Sonstige Finanzanlagen	223	-	724	80	-	397
Zahlungsmitteläquivalente	26	-	-	915	-	-
Ausleihungen an Dritte	-	-	23	-	-	22
Derivate (Aktiva)						
Zinsrisiko	-	1.373	-	-	2.344	-
Währungsrisiko	-	466	-	-	335	-
Rohstoffmarktpreisrisiko	-	1.092	67	-	573	1
Sonstige Risiken	-	-	-	-	-	3
Derivate (Passiva)						
Zinsrisiko	-	729	-	-	919	-
Währungsrisiko	-	1.045	-	-	171	-
Rohstoffmarktpreisrisiko	-	101	-	-	52	6

Umgliederungen zwischen den Bewertungslevels der Fair-Value-Hierarchie erfolgen grundsätzlich zum Ende der jeweiligen Berichtsperiode.

Zum 31. Dezember 2021 wurden Eigenkapitalinstrumente in Höhe von 49 Mio. € von Level 3 in Level 1 umgegliedert, da für die betroffenen Instrumente erstmals quotierte Marktpreise vorlagen.

Im Vorjahr erfolgte bei den Wertpapieren, Investmentanteilen und Sicherheitsleistungen eine Umgliederung in Höhe von 275 Mio. € von Level 1 in Level 2, da für die betroffenen Wertpapiere die beizulegenden Zeitwerte auf Basis vergleichbarer Instrumente in Form eines theoretischen Kurses abgeleitet wurden. Zudem wurden Geldmarktfonds aus den Zahlungsmitteläquivalenten in Höhe von 915 Mio. € von Level 2 in Level 1 umgegliedert, da entsprechende Markt- beziehungsweise Börsenkurse verfügbar waren.

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 31.12.2021	Beizulegender Zeitwert 31.12.2020
Nicht notierte Eigenkapitalinstrumente	724	397
Wandelanleihen	23	22
Optionen auf Unternehmensanteile	-	3
Derivate	67	- 5

Bei den dem in 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 markt-basierten Ansatz. Hierfür stellen insbesondere die im Private-Equity-Bereich üblicherweise regelmäßig durchgeführten Finanzierungsrunden (ca. alle 12 – 24 Monate) einen wesentlichen Inputfaktor dar. Zusätzlich liefert der Anlageberater kontinuierlich (mindestens quartalsweise) relevante, investment-spezifische 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 investment-spezifischen 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 ange-

nommen werden kann. Die zur Meilensteinanalyse herangezogenen Kennzahlen sind abhängig vom Geschäftsmodell des Investments. Als typische technische Kennzahlen werden Lizenz- und Patentvergaben, technische Entwicklungsschritte 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 abgezinst 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 erhaltenden Anteile vom künftigen Anteilspreis abhängt. Aufgrund der in der Regel kurzen Laufzeiten unterliegen die Papiere nur unwesentlichen Wertschwankun-

gen. 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.

Für ausgewählte Derivate stehen aufgrund geringer Marktreife keine vollumfänglichen Daten für die Bewertung zur Verfügung. Um die Forwardkurven zu modellieren, werden über regelmäßige Banken- und Händlerumfragen Daten erhoben und aktualisiert. Die Bewertungsmethodik entspricht dabei den allgemeinen Bewertungsgrundsätzen von Derivaten im Treasury Management System der BMW Group. Die aus einer Verschiebung der Terminkurve um +/- 10 % ermittelten Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte sind für die BMW Group von untergeordneter 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	Finanz- instrumente 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 Mio. €	Nicht notierte Eigenkapital- instrumente	Wandelanleihen	Optionen auf Unternehmens- anteile	Derivate	Finanz- instrumente Level 3
1. Januar 2020	355	14	5	-	374
Zugänge	73	17	-	-	90
Abgänge	- 87	- 7	- 2	2	- 94
Im kumulierten übrigen Eigenkapital erfasste Gewinne (+) / Verluste (-)	-	-	-	- 7	- 7
In der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasste Gewinne (+) / Verluste (-)	85	-	-	-	85
Unterschiede aus der Währungsumrechnung	- 29	- 2	-	-	- 31
31. Dezember 2020	397	22	3	- 5	417

In der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasste Gewinne und Verluste werden im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen. Von den im Geschäftsjahr 2021 erfassten Gewinnen und Verlusten sind 352 Mio. € (2020: 84 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 €	31. 12. 2021		31. 12. 2020	
	Aktiva	Passiva	Aktiva	Passiva
Bilanzwerte wie ausgewiesen	2.998	1.875	3.256	1.148
Bruttowert der Derivate, die im Insolvenzfall aufgerechnet werden könnten	- 1.118	- 1.118	- 790	- 790
Nettowert nach Saldierung	1.880	757	2.466	358

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 €	2021	2020
Finanzinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	- 45	7
Finanzinstrumente erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	- 35	310
Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten	803	- 1.050
Finanzielle Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten	818	- 350

Die Nettogewinne und -verluste der erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente bestehen aus Marktwertbewertungen von Wertpapieren. Weitere Details werden unter der [Textziffer \[19\]](#) Angaben zur Gesamtergebnisrechnung dargestellt. Die Gesamtzinserträge für erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte betragen 31 Mio. € (2020: 37 Mio. €), die Gesamtzinsaufwendungen 18 Mio. € (2020: 30 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 sowie die erfolgswirksamen Wertänderungen der Grundgeschäfte bei designierten Sicherungsbeziehungen.

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 1,6 Mrd. € (2020: 1,8 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 (Abschnitt Prognose, Risiko- und Chancenmanagement) 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 31.508 Mio. € (2020: 30.682 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 ihr Kreditrisiko beurteilt. Abhängig vom 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 erst-rangige und werthaltige Sicherheiten. Des Weiteren erfolgen Sicherheitenstellungen 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 Scoringsystemen 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 Überfälligkeitsbänder:

in Mio. €	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Nicht überfällig	2.113	2.002
1 – 30 Tage überfällig	120	229
31 – 60 Tage überfällig	12	31
61 – 90 Tage überfällig	14	23
Über 90 Tage überfällig	34	60
Gesamt	2.293	2.345

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. 2021						31. 12. 2020					
	Stufe 1	Stufe 2		Stufe 3	Gesamt	Erwarteter Kreditverlust	Stufe 1	Stufe 2		Stufe 3	Gesamt	Erwarteter Kreditverlust
	Allgemein	Vereinfacht		Allgemein			Vereinfacht					
Bruttobuchwert der finanziellen Vermögenswerte mit guter Bonität	79.639	1.071	374	-	81.084	377	76.356	1.633	367	-	78.356	406
Bruttobuchwert der finanziellen Vermögenswerte mit mittlerer Bonität	3.310	2.671	44	-	6.025	517	3.778	1.653	38	-	5.469	431
Bruttobuchwert der finanziellen Vermögenswerte mit schlechter Bonität	71	769	13	1.054	1.907	705	118	937	17	1.019	2.091	802
Gesamt	83.020	4.511	431	1.054	89.016	1.599	80.252	4.223	422	1.019	85.916	1.639

Für weitere Angaben zum Ausfallrisiko, speziell im Hinblick auf vorgenommene Wertberichtigungen, wird auf die Erläuterungen zu den entsprechenden Forderungen in den [Textziffern \[25\]](#) und [\[30\]](#) verwiesen.

Liquiditätsrisiko

Die folgende Tabelle zeigt die Fälligkeitsstruktur der vertraglichen, undiskontierten und erwarteten Zahlungsströme aus finanziellen Verbindlichkeiten:

in Mio. €	31. 12. 2021				31. 12. 2020			
	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	13.266	30.071	10.821	54.158	13.456	33.224	11.930	58.610
Asset-Backed-Finanzierungen	6.964	12.622	-	19.586	7.067	12.369	-	19.436
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.130	3.350	1.027	9.507	5.295	3.317	1.388	10.000
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	13.211	3.574	20	16.805	12.808	3.781	22	16.611
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.932	-	-	10.932	8.644	-	-	8.644
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	483	1.167	990	2.640	512	1.227	1.028	2.767
Commercial Paper	1.374	-	-	1.374	550	-	-	550
Übrige Finanzverbindlichkeiten	321	116	301	738	120	288	357	765
DERIVATIVE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN								
Mit Bruttoausgleich	1.434	937	9	2.380	432	248	14	694
Zahlungsabflüsse	29.300	15.117	166	44.583	14.910	5.544	631	21.085
Zahlungszuflüsse	-27.866	-14.180	-157	-42.203	-14.478	-5.296	-617	-20.391
Mit Nettoausgleich	219	216	88	523	380	144	28	552
Zahlungsabflüsse	219	216	88	523	380	144	28	552
Gesamte finanzielle Verbindlichkeiten	53.334	52.053	13.256	118.643	49.264	54.598	14.767	118.629

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 aufgewiesen haben. 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 2021 kurzfristig abrufbare Kreditzusagen in Höhe von 18.334 Mio. € (2020: 14.367 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 Zielverbindlichkeitsstruktur über verschiedene Instrumente an den weltweiten Finanzmärkten abgedeckt.

Darüber hinaus steht der BMW Group zur weiteren Risikominimierung eine durch ein internationales Bankenkonsortium zugesagte syndizierte Kreditlinie in Höhe von 8 Mrd.€ (2020: 8 Mrd.€) zur Verfügung. Konzerninterne Zahlungsschwankungen 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 (Abschnitt Prognose, Risiko- und Chancenmanagement) 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 2021 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 denominated 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. 2021	31. 12. 2020
Währungsexposure	38.134	33.975

Das Währungsexposure beinhaltet Shortpositionen in Höhe von 2.715 Mio.€ (2020: 5.222 Mio.€). Des Weiteren bestand für die BMW Group zum Stichtag eine Währungsrisikoposition aus der Kaufpreisforderung für die Erhöhung des Anteils an dem Joint Venture 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 darauffolgende Geschäftsjahr.

in Mio. €	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Cashflow at Risk	564	531

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. 2021	31. 12. 2020
Marktwert Zinsportfolios	63.835	58.545

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. Hierbei wird angenommen, dass die Unsicherheit im Wesentlichen für die Währungen USD und CAD, die sich aus der Reform der Referenzzinssätze ergibt, im Geschäftsjahr 2022 beseitigt wird.

Den von der Reform der Referenzzinssätze betroffenen Fair-Value-Sicherungsbeziehungen der BMW Group liegen im Wesentlichen die Referenzzinssätze der Währungen GBP, USD sowie JPY zugrunde. Fair-Value-Sicherungsbeziehungen, in denen GBP LIBOR sowie JPY LIBOR als gesichertes Risiko designiert war, wurden im Geschäftsjahr 2021 umgestellt. Der zugrunde liegende GBP LIBOR wurde durch SONIA ersetzt. Der zugrunde liegende JPY LIBOR wurde durch TONA ersetzt. Die BMW Group sieht weiterhin den wirtschaftlichen Zusammenhang und damit wurde die Bilanzierung als Fair-Value-Sicherungsbeziehungen fortgesetzt. Der Nominalbetrag der Finanzderivate, die zum 31. Dezember 2021 auf einen alternativen Referenzzins gemäß IBOR Fallbacks Protokoll übergegangen sind, beträgt 6.890 Mio.€ (im Wesentlichen GBP LIBOR 4.229 Mio.€ und JPY LIBOR 2.279 Mio.€).

Für USD LIBOR und CAD CDOR bestehen weiterhin Unsicherheiten im Hinblick auf den genauen Zeitpunkt und die genaue Art der Änderungen. Der Nominalbetrag der Finanzderivate, die zum 31. Dezember 2021 noch nicht auf einen alternativen Zinssatz umgestellt wurden, beträgt 12.522 Mio.€ (USD LIBOR 12.522 Mio.€). Der Nominalbetrag der nicht derivativen finanziellen Verbindlichkeiten, die noch nicht auf einen alternativen Zinssatz umgestellt wurden, beträgt 700 Mio.€ (davon USD LIBOR 387 Mio.€ und CAD CDOR 313 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 Haltedauer 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. 2021	31. 12. 2020
Value at Risk	1.237	1.160

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. 2021	31. 12. 2020
Rohstoffexposure	6.872	4.204

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 darauffolgende 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 negativen 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. 2021	31. 12. 2020
Cashflow at Risk	597	310

Angaben zu Sicherungsmaßnahmen

Die folgenden Angaben zu den Sicherungsmaßnahmen beinhalten Derivate voll konsolidierter 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. 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

in Mio. €	31. 12. 2020		
	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre
Währungsrisiko	11.939	4.530	-
Zinsrisiko	8.082	28.213	12.373
Rohstoffmarktpreisrisiko	1.449	1.792	-
Nominalbeträge der Sicherungsinstrumente	21.470	34.535	12.373

Folgende Tabellen zeigen die wesentlichen durchschnittlichen Sicherungskurse der bei der BMW Group eingesetzten Sicherungsgeschäfte:

Währungsrisiken	31. 12. 2021	31. 12. 2020
EUR / CNY	7,99	8,05
EUR / USD	1,23	-
EUR / GBP	0,87	0,87
EUR / KRW	1.341,73	1.334,86
EUR / JPY	-	124,20

Durch die Risikosteuerung mittels Cashflow at Risk werden Portfolioeffekte genutzt. Im JPY befinden sich zum Stichtag keine Sicherungsgeschäfte in Sicherungsbeziehungen, im Vorjahr keine im USD.

Rohstoffmarktpreisrisiken	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Aluminium (EUR / t)	1.730	1.573
Kupfer (EUR / t)	5.389	4.568
Nickel (EUR / t)	14.475	11.188
Palladium (EUR / oz)	1.822	1.350
Platin (EUR / oz)	676	701

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 Zinskursen 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. €	31. 12. 2021				31. 12. 2020			
	Buchwerte				Buchwerte			
	Nominalbetrag	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten	Wertänderung designierte Komponente	Nominalbetrag	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten	Wertänderung designierte Komponente
Cash Flow Hedges								
Währungsrisiko	33.666	437	905	- 795	16.469	277	54	1.169
Rohstoffmarktpreisrisiko	5.111	1.159	101	820	3.241	574	58	466
Fair Value Hedges								
Zinsrisiko	57.920	1.012	250	- 1.138	59.774	1.992	248	723

Die folgende Tabelle fasst wesentliche Informationen über die Grundgeschäfte pro Risikoart sowie die Salden der designierten Komponente im kumulierten übrigen Eigenkapital zusammen:

in Mio. €	31. 12. 2021					31. 12. 2020				
	Buchwerte			Salden im kumulierten übrigen Eigenkapital		Buchwerte			Salden im kumulierten übrigen Eigenkapital	
	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten	Wertänderung Grundgeschäfte	Laufende Sicherungsbeziehungen	Beendete Sicherungsbeziehungen	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten	Wertänderung Grundgeschäfte	Laufende Sicherungsbeziehungen	Beendete Sicherungsbeziehungen
Cash Flow Hedges										
Währungsrisiko	-	-	795	- 274	-	-	-	- 1.169	532	-
Rohstoffmarktpreisrisiko	-	-	- 820	1.057	-	-	-	- 467	510	-
Fair Value Hedges										
Zinsrisiko	10.611	56.985	1.141	-	-	8.483	58.714	- 720	-	-

Der kumulierte Betrag sicherungsbedingter Anpassungen aus dem beizulegenden Zeitwert beträgt bei Vermögenswerten - 9 Mio. € (2020: 10 Mio. €) und bei Verbindlichkeiten 577 Mio. € (2020: 1.680 Mio. €).

Aus den Sicherungsbeziehungen ergeben sich die folgenden Effekte:

in Mio. €	2021			2020		
	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	- 806	55	-	554	198	-
Rohstoffmarktpreisrisiko	547	-	-	509	- 5	-
Fair Value Hedges						
Zinsrisiko	-	17	3	-	2	3

Es ergibt sich die folgende Veränderung der designierten Komponente sowie der Sicherungskosten im kumulierten übrigen Eigenkapital:

in Mio. €	2021					2020				
	Währungsrisiko		Zinsrisiko	Rohstoffmarktpreisrisiko		Währungsrisiko		Zinsrisiko	Rohstoffmarktpreisrisiko	
	Designierte Komponente	Sicherungs-kosten	Sicherungs-kosten	Designierte Komponente	Sicherungs-kosten	Designierte Komponente	Sicherungs-kosten	Sicherungs-kosten	Designierte Komponente	Sicherungs-kosten
Anfangsbestand zum 1. Januar	532	- 299	- 2	510	-	- 22	- 497	- 4	1	5
Wertänderung der Berichtsperiode	- 795	- 307	20	820	-	1.170	- 443	5	466	1
Umgliederung in Gewinn oder Verlust										
für laufende Sicherungsbeziehungen	- 4	355	- 3	-	-	- 512	557	- 3	-	-
für beendete Sicherungsbeziehungen	- 7	7	-	-	-	- 104	84	-	- 29	-
Umgliederung in die Anschaffungskosten der Vorräte	-	-	-	- 273	-	-	-	-	72	- 6
Endbestand zum 31. Dezember	- 274	- 244	15	1.057	-	532	- 299	- 2	510	-

Der Nominalbetrag der Sicherungsinstrumente, die weiterhin direkt von der Reform der Referenzzinssätze betroffen sind und auf USD LIBOR referenzieren, beträgt 7.257 Mio. €.

40 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 e.V. 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.

Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats haben im Berichtsjahr mit Gesellschaften der BMW Group Fahrzeugkauf- und zusammenhängende Serviceverträge sowie Verträge über Fahrzeugmiete, Fahrzeugleasing und Fahrzeugfinanzierung 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 2021 für die BMW Group Dienstleistungen im Bereich der Logistik erbracht. Außerdem haben die Unternehmen der von Herrn Quandt gehaltenen DELTON-Beteili-

gungsgesellschaften 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 Heimspeicher. Im Geschäftsjahr 2021 hat die SOLARWATT GmbH, Dresden, neben den 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 2021 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 2021 hat die BMW Group Leistungen von der UnternehmerTUM GmbH, Garching, vorwiegend in Form von Beratungsdienstleistungen und Werkstatteleistungen bezogen.

Die Transaktionen aus Sicht der Konzernunternehmen mit oben genannten Gesellschaften weisen folgende Umfänge auf:

in T €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen		Forderungen 31. Dezember		Verbindlichkeiten 31. Dezember	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
DELTON Health AG (ehem. DELTON AG)	1.821	1.950	-	-	-	1	-	-
DELTON Logistics S.à r.l.	1.090	1.235	19.450	19.068	65	5	3.362	1.574
SOLARWATT GmbH	8.827	2.363	49	-	1.369	287	-	-
ALTANA AG	2.572	2.425	251	273	315	243	49	80
UnternehmerTUM GmbH	-	37	809	1.310	-	-	337	510

Der wesentliche Anteil der Transaktionen der BMW Group mit nahestehenden Personen entfällt auf das Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd.

in Mio. €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen		Forderungen 31. Dezember		Verbindlichkeiten 31. Dezember	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
BMW Brilliance Automotive Ltd.	11.500	9.701	1.030	155	2.158	2.045	2.345	804

An BMW Brilliance Automotive Ltd. werden im Wesentlichen Fahrzeugkomponenten zur Weiterverarbeitung verkauft. Empfangene Leistungen sind im Wesentlichen Dienstleistungen und Fahrzeuge.

Insgesamt wurden an weitere Joint Ventures und assoziierte Unternehmen folgende Lieferungen und Leistungen erbracht beziehungsweise empfangen:

in Mio. €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen		Forderungen 31. Dezember		Verbindlichkeiten 31. Dezember	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Weitere Joint Ventures und assoziierte Unternehmen	27	32	70	64	5	8	15	9

Die Geschäftsbeziehungen mit den nicht konsolidierten Gesellschaften sind von geringem Umfang.

Der BMW Trust e. V., München, 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 e. V., München.

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 leistete die BMW Group Spenden in Höhe von 5,9 Mio. € (2020: 6,4 Mio. €) an die BMW Foundation Herbert Quandt. Darüber hinaus liegen keine wesentlichen Transaktionen vor.

Bezüglich der Angaben zur Vergütung der Mitglieder des Managements wird auf [Textziffer \[43\]](#) und den Vergütungsbericht verwiesen.

41 Aktienbasierte Vergütung

Die BMW Group verfügt über drei aktienbasierte Programme: eines für berechnete Mitarbeiter, eines für Bereichsleiter und eines für die Mitglieder des Vorstands.

Mitarbeiteraktienprogramm

Im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms wurden im Geschäftsjahr 2021 Vorzugsaktien ohne Stimmrecht der BMW AG an berechnete Mitarbeiter der BMW Group zu vergünstigten Konditionen gewährt (zu Anzahl und Kurs der ausgegebenen Vorzugsaktien siehe [Textziffer \[31\]](#) Eigenkapital). Teilnehmer des Programms konnten nach ihrer Wahl Pakete von 10, 20, 30, 40 oder 90 Vorzugsaktien (2020: 8, 18 oder 28) mit einem Abschlag von jeweils 13,50 € (2020: 11,50 €) je Aktie gegenüber dem Börsenkurs (durchschnittlicher Schlusskurs im Xetra-Handel im Zeitraum vom 28. Oktober bis 3. November 2021: 74,28 €) 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 1.718.070 (2020: 822.124) Vorzugsaktien an die Mitarbeiter weitergegeben. Davon stammten 1.715.000 (2020: 822.000) aus dem Genehmigten Kapital 2019, die übrigen wurden über die Börse zurückgekauft. Über eine Fortsetzung des Programms entscheidet der Vorstand der BMW AG jährlich neu.

Zum 31. Dezember 2021 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. € (2020: 9 Mio. €).

Bereichsleiter- und Vorstandsprogramm

Das im Berichtsjahr gültige aktienbasierte Vergütungsprogramm für teilnahmeberechnete Bereichsleiter soll im Sinne einer nachhaltigen Unternehmensführung langfristiges unternehmerisches Handeln honorieren. Im Rahmen dieses Programms verpflichten sich die Teilnehmer, 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 gewährt die BMW AG einen Betrag in Höhe von 100 % des Investmentbetrags als Nettzuschuss. 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 Mitglieder des Vorstands erhalten seit dem Geschäftsjahr 2021 einen zweckgebundenen Barbetrag (Eigeninvestmentbarbetrag), der nach Abzug von Steuern und Abgaben in Stammaktien der BMW AG zu investieren ist. Die Auszahlung des Eigeninvestmentbarbetrags erfolgt nach der Hauptversammlung, der der Jahresabschluss des jeweiligen Geschäftsjahres 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 Gewährungszeitraum erreichten RoCE im Segment Automobile abhängt. Für die Komponente Strategische Fokusziele werden vor Beginn des Geschäftsjahres 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, 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 oder der Invalidität bestehen Sonderregelungen über die vorzeitige Fälligkeit von aktienbasierten Vergütungskomponenten auf Basis der Zielbeträge. 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.

Die zum Bilanzstichtag amtierenden Vorstandsmitglieder halten 58.560 BMW Stammaktien mit bestehender Halteverpflichtung aus aktienbasierter Vergütung für die Geschäftsjahre 2017 bis 2020 (2020: 44.037).

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 Erdienungszeitraum linear erfasst und als Rückstellung ausgewiesen.

Das Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder sieht für Geschäftsjahre ab 2021 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 2021) zum Bilanzstichtag bewertet.

Der Gesamtbuchwert der Rückstellung für die aktienbasierte Vergütungskomponente der teilnahmeberechtigten aktiven und ehemaligen Vorstandsmitglieder und Bereichsleiter beträgt zum 31. Dezember 2021 8.347.245 € (2020: 6.383.766 €).

Der Gesamtaufwand aus der aktienbasierten Vergütungskomponente für teilnahmeberechtigte aktive und ehemalige Vorstandsmitglieder und Bereichsleiter beläuft sich im Geschäftsjahr 2021 auf 2.743.398 € (2020: 1.820.265 €).

Der beizulegende Zeitwert der Programme für Bereichsleiter beträgt zum Zeitpunkt der Gewährung der aktienbasierten Vergütungskomponente 1.317.984 € (2020: 987.759 €). Hierbei wurden 18.341 (2020: 13.444) Stammaktien der BMWAG beziehungsweise ein entsprechender Barausgleich zum jeweiligen Kurs am Tag der Gewährung zugrunde gelegt.

Im Vorjahreswert ist der Zeitwert der Programme zum Zeitpunkt der Gewährung sowie die gewährten Aktien für Vorstände enthalten.

42 Erklärung zum Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft haben die nach § 161 AktG vorgeschriebene Entsprechenserklärung abgegeben. Sie ist in der Erklärung zur Unternehmensführung enthalten, die auf der Homepage unter www.bmwgroup.com/entsprechenserklaerung dauerhaft zugänglich gemacht wird.

43 Vergütung für Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats

Die im Geschäftsjahr 2021 nach IFRS erfassten Aufwendungen für die Vergütung der aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats gliedern sich wie folgt:

in Mio. €	2021	2020
Vergütung des Vorstands		
Kurzfristig fällige Leistungen	35,3	16,9
Andere langfristig fällige Leistungen	8,5	3,9
Leistungen aus Anlass der Beendigung der Vorstandstätigkeit	1,1	0,6
Anteilsbasierte Vergütungen	0,5	0,6
Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats		
Kurzfristig fällige Leistungen	5,5	5,6
Aufwendungen gesamt	50,9	27,6

Für die Geschäftsjahre 2018 bis einschließlich Geschäftsjahr 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.

In 2021 wurden den aktiven Vorständen keine weiteren Aktien gewährt (2020: 7.001). Im Vorjahr betrug der beizulegende Zeitwert der gewährten Aktien 0,5 Mio. €.

Der Aufwand für die aktiven Vorstände aus der bis einschließlich 2020 gültigen aktienbasierten Vergütung beläuft sich auf 0,5 Mio. € (2020: 0,6 Mio. €). Die Rückstellung für die aktienbasierte Vergütungskomponente beträgt 1,6 Mio. € (2020: 1,6 Mio. €).

Die Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen betragen 14,2 Mio. € (2020: 13,1 Mio. €).

Die Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven Mitgliedern des Vorstands sind nach IAS 19 mit 18,9 Mio. € (2020: 14,7 Mio. €) zurückgestellt.

Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen ist nach IAS 19 eine Rückstellung in Höhe von 114,3 Mio. € (2020: 118,8 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 Plenumsitzung.

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.

ÜBERSICHT VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS*

	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.

Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats wurden durch die BMW AG im Geschäftsjahr 2021 weder Kredite oder Vorstüsse gewährt noch wurden zu ihren Gunsten Haftungsverhältnisse eingegangen. Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats haben im Berichtsjahr mit Gesellschaften der BMW Group Verträge über Fahrzeugleasing und Fahrzeugservices (Wartungs- und Reparaturarbeiten) zu marktüblichen Konditionen abgeschlossen.

Die Ausgestaltung der Vergütung für Mitglieder des Vorstands sowie für Mitglieder des Aufsichtsrats stellt sich wie folgt dar:

VERGÜTUNG VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

BESTANDTEIL	Parameter / Bemessungsgrundlage, Festlegungen zur Höhe
FESTE VERGÜTUNGSBESTANDTEILE (KURZFRISTIG FÄLLIGE LEISTUNGEN)	
Grundvergütung	Mitglied des Vorstands: — 0,90 Mio. € p. a. (1. Bestellperiode) — 1,05 Mio. € p. a. (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr) Vorstandsvorsitzender: — 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, Mitarbeitererrabatte
Ausgleichszahlungen	Der Aufsichtsrat kann bei Neueintritten Zahlungen zum Ausgleich von Gehaltsverlusten aus einem vorangehenden Dienstverhältnis und zur Deckung von Umzugskosten gewähren
Altersversorgung (andere langfristige Leistungen)	Beitragsorientiertes System mit garantierter Mindestrendite Höhe der Leistung richtet sich nach den auf dem individuellen Ansparkonto gutgeschriebenen Versorgungsbeiträgen und Zinsen, unterschiedliche Auszahlungsformen Versorgungsbeitrag p. a.: Mitglied des Vorstands: 400.000 € Vorstandsvorsitzender: 700.000 €
Strategiebezug	<ul style="list-style-type: none"> — Grundvergütung wirkt dem Eingehen unverhältnismäßig hoher Risiken zur Erreichung kurzfristiger Ziele entgegen und leistet damit Beitrag zur langfristigen Entwicklung der Gesellschaft — Feste Vergütungsbestandteile sind Voraussetzung wettbewerbsfähiger Vergütung zur Gewinnung und Bindung qualifizierter Vorstandsmitglieder
VARIABLE VERGÜTUNGSBESTANDTEILE (KURZFRISTIG FÄLLIGE LEISTUNGEN)	
Tantieme	
Tantieme (Summe von Ergebniskomponente und Leistungskomponente)	<ul style="list-style-type: none"> — Zielbetrag p. a. (bei 100 % Zielerreichung): — 0,95 Mio. € (1. Bestellperiode) — 1,15 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr) — 2,10 Mio. € (Vorstandsvorsitzender) — Obergrenze 180 % des Zielbetrags — Auszahlung nach der Hauptversammlung, der der Jahresabschluss des jeweiligen Geschäftsjahres vorgelegt wird
BESTANDTEIL	Parameter / Bemessungsgrundlage, Festlegungen zur Höhe

**VARIABLE VERGÜTUNGSBESTANDTEILE
(KURZFRISTIG FÄLLIGE LEISTUNGEN)****Tantieme (Fortsetzung)**

Ergebniskomponente
(entspricht bei 100 % Zielerreichung
50 % des Zielbetrags)

- Bemessungszeitraum ein Jahr
- Basisgröße p. a. (50 % des Zielbetrags der Tantieme):
 - 0,475 Mio. € (1. Bestellperiode)
 - 0,575 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr)
 - 1,050 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)
- Formel: 50 % des Zielbetrags x Ergebnisfaktor
- Ergebnisfaktor wird abgeleitet aus einer im Voraus festgelegten Zuordnungstabelle mit den Parametern
 - Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG und Konzernumsatzrendite nach Steuern im Gewährungsjahr
 - 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.:
 - 0,855 Mio. € (1. Bestellperiode)
 - 1,035 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr)
 - 1,890 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)

Leistungskomponente
(entspricht bei 100 % Zielerreichung
50 % des Zielbetrags)

- Bemessungszeitraum ein Jahr
- Basisgröße p. a. (50 % des Zielbetrags der Tantieme):
 - 0,475 Mio. € (1. Bestellperiode)
 - 0,575 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr)
 - 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 Ziele mit ESG-Kriterien
 - 40 % sonstige ressortübergreifende Ziele
 - 10 % individuelle Ziele
- Kriterien für die ressortübergreifenden Ziele mit ESG-Kriterien sind insbesondere: Innovationsleistung (ökologisch, z. B. Reduzierung der CO₂-Emissionen), Entwicklung der Reputation des Unternehmens aufgrund von ESG-Aspekten (z. B. Unternehmenskultur, Förderung Integrität und Compliance), Wandlungsfähigkeit, Attraktivität als Arbeitgeber, Führungsleistung
- Kriterien für die sonstigen ressortübergreifenden Ziele sind insbesondere: Markstellung 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)
 - 1,035 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr)
 - 1,890 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)

Strategiebezug

- Ergebniskomponente der Tantieme honoriert Erreichung finanzieller Ziele und fördert ergebnisbezogene Teile der Geschäftsstrategie
- Leistungskomponente der Tantieme motiviert zur Verfolgung nichtfinanzieller strategischer Ziele zur langfristigen Entwicklung der Gesellschaft

BESTANDTEIL**Parameter / Bemessungsgrundlage, Festlegungen zur Höhe****AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG
(KURZFRISTIG FÄLLIGE LEISTUNGEN)**

Eigeninvestmentbarbetrag

- Verpflichtung des Vorstandsmitglieds, einen zweckgebundenen Barbetrag (Eigeninvestmentbarbetrag) nach Abzug von Steuern und Abgaben in Stammaktien der Gesellschaft zu investieren
- Verpflichtung des Vorstandsmitglieds, die erworbenen Stammaktien mindestens vier Jahre zu halten (Share Ownership)
- 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)
 - 1,28 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr)
 - 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 Geschäftsjahres vorgelegt wird

RoCE-Komponente
(entspricht bei 100 % Zielerreichung
50 % des Zielbetrags)

- Zielbetrag RoCE-Komponente p. a. (50 % des Zielbetrags des Eigeninvestmentbarbetrags):
 - 0,55 Mio. € (1. Bestellperiode)
 - 0,64 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr)
 - 1,175 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)
- Formel: 50 % des Zielbetrags x RoCE-Faktor
- RoCE-Faktor wird abgeleitet aus dem für das Gewährungsjahr 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)
 - 1,152 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr)
 - 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)
 - 0,64 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr)
 - 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 % des Zielbetrags des Eigeninvestmentbarbetrags x Faktor strategisches Fokusziel 1 + 25 % des Zielbetrags des Eigeninvestmentbarbetrags x 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)
 - 1,152 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr)
 - 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 langfristigen positiven Entwicklung der Gesellschaft

BESTANDTEIL	Parameter / Bemessungsgrundlage, Festlegungen zur Höhe
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 ausbezahlter variabler Vergütung bei bestimmten schwerwiegenden Compliance-Verstößen, unrichtigen Berechnungsgrundlagen oder fehlerhaften Abschlüssen – Rückforderung grundsätzlich auch nach Ausscheiden aus dem Vorstand möglich

44 Nachtragsbericht

Am 11. Februar 2022 hat die BMW Group weitere 25 % der Anteile am bisherigen Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. erworben. Nähere Angaben dazu sind in [Textziffer \[3\]](#) Anteilserhöhung BMW Brilliance Automotive Ltd. enthalten.

Der Krieg in der Ukraine hatte keinen Einfluss auf den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2021. Mögliche Auswirkungen auf den Geschäftsverlauf des Konzerns werden laufend überwacht. Aufgrund der aktuellen Situation wurde vorerst die lokale Produktion in Russland und der Export für Fahrzeug- und Motorradlieferungen für den russischen Markt eingestellt. Der Krieg in der Ukraine hat erhebliche Auswirkungen auf die dortige Automobilzulieferindustrie. Diese Liefereinschränkungen führen zu Produktionsanpassungen und -unterbrechungen in mehreren Werken. Dies hat negative Auswirkungen auf den Automobilabsatz. Folglich wird ein Rückgang bei den korrelierenden Leistungsindikatoren im Segment Automobile erwartet. Aktuell wird davon ausgegangen, dass der Krieg in der Ukraine keine signifikante Auswirkung auf die Segmente Motorräder und Finanzdienstleistungen haben wird.

Die bekannten Abschätzungen und Annahmen für das Geschäftsjahr 2022 sind im Prognosebericht berücksichtigt und beschrieben. Eine deutliche Verschärfung der Sanktionen gegen Russland und eine Ausweitung der Konfliktsituation außerhalb der Ukraine sind im Ausblick nicht enthalten. Zudem sind zusätzliche signifikante Steigerungen der Energie- und Rohstoffpreise unter anderem durch den Krieg in der Ukraine bzw. bedingt durch die damit zusammenhängenden Sanktionen nicht berücksichtigt.

Überdies sind nach dem Ende des Geschäftsjahres keine weiteren Ereignisse eingetreten, die eine besondere Bedeutung für die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der BMW AG und des Konzerns haben.

SEGMENTINFORMATIONEN

45 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-Hybride-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, 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 den Segmenten Automobile und Finanzdienstleistungen 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, Rückstel-

lungen, 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. Das eingesetzte Kapital besteht aus dem eingesetzten Vermögen, das die operativen langfristigen und kurzfristigen Vermögenswerte beinhaltet, bereinigt um das Abzugskapital. Das Abzugskapital umfasst die Kapitalanteile, die dem operativen Geschäft weitestgehend zinslos zur Verfügung stehen, wie beispielsweise Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

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. 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:

Die in den Vorräten im Geschäftsjahr 2021 erfassten Wertminderungen auf den Nettoveräußerungswert belasten das Segmentergebnis des Segments Automobile in Höhe von 41 Mio. € (2020: 59 Mio. €). Die vorgenommenen Wertaufholungen entlasten das Segmentergebnis des Segments Automobile in Höhe von 5 Mio. € (2020: 2 Mio. €).

Das Segmentergebnis des Segments Finanzdienstleistungen wurde in Höhe von 390 Mio. € (2020: 362 Mio. €) durch Wertminderungsaufwendungen in den vermieteten Erzeugnissen belastet. Bei den vermieteten Erzeugnissen fanden Wertaufholungen in Höhe von 134 Mio. € (2020: 126 Mio. €) statt.

in Mio. €	Automobile		Motorräder		Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Überleitung auf Konzernwert		Konzern	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Umsätze mit Fremden	77.173	68.106	2.761	2.293	31.304	28.590	1	1	-	-	111.239	98.990
Umsätze mit anderen Segmenten	18.303	12.747	-13	-9	1.563	1.454	4	2	-19.857	-14.194	-	-
Umsätze gesamt	95.476	80.853	2.748	2.284	32.867	30.044	5	3	-19.857	-14.194	111.239	98.990
Segmentergebnis	9.870	2.162	227	103	3.753	1.725	531	-235	1.679	1.467	16.060	5.222
Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen	1.520	920	-	-	-	-	-	-	-	-	1.520	920
Investitionen in langfristige Vermögenswerte	7.329	6.041	169	146	24.936	24.146	-	-	-6.451	-6.291	25.983	24.042
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	6.341	5.978	119	119	10.567	12.054	-	-	-5.269	-6.175	11.758	11.976

in Mio. €	Automobile		Motorräder		Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Überleitung auf Konzernwert		Konzern	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Segmentvermögenswerte	17.466	15.779	619	681	17.324	15.555	97.917	98.226	96.201	86.417	229.527	216.658
At Equity bewertete Beteiligungen	5.112	3.585	-	-	-	-	-	-	-	-	5.112	3.585

Im Segmentergebnis des Segments Sonstige Gesellschaften sind Zinsen und ähnliche Erträge in Höhe von 875 Mio. € (2020: 1.169 Mio. €) sowie Zinsen und ähnliche Aufwendungen in Höhe von 974 Mio. € (2020: 1.232 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. €	2021	2020
Überleitung Segmentergebnis		
Summe der Segmente	14.381	3.755
Finanzergebnis Automobile	1.935	560
Finanzergebnis Motorräder	1	- 3
Segmentübergreifende Konsolidierungen	- 257	910
Ergebnis vor Steuern Konzern	16.060	5.222
Überleitung Investitionen in langfristige Vermögenswerte		
Summe der Segmente	32.434	30.333
Segmentübergreifende Konsolidierungen	- 6.451	- 6.291
Investitionen in langfristige Vermögenswerte Konzern	25.983	24.042
Überleitung Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte		
Summe der Segmente	17.027	18.151
Segmentübergreifende Konsolidierungen	- 5.269	- 6.175
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte Konzern	11.758	11.976

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Überleitung Segmentvermögenswerte		
Summe der Segmente	133.326	130.241
Nicht operative Aktiva Automobile	66.942	59.677
Abzugskapital Automobile	36.910	35.769
Nicht operative Aktiva Motorräder	40	39
Abzugskapital Motorräder	735	782
Gesamtschulden Finanzdienstleistungen	136.113	132.062
Nicht operative Aktiva Sonstige Gesellschaften	7.676	7.007
Segmentübergreifende Konsolidierungen	- 152.215	- 148.919
Summe Aktiva Konzern	229.527	216.658

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 Konzernaktiva 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	
	2021	2020	2021	2020*
Deutschland	14.206	13.638	41.202	40.254
China	25.333	21.315	308	213
USA	21.522	17.837	20.878	19.487
Übriges Europa	32.920	30.258	19.134	17.630
Übriges Asien	10.875	10.433	2.315	1.821
Übriges Amerika	3.821	3.379	3.222	3.192
Sonstige Regionen	2.562	2.130	328	354
Konsolidierungen	-	-	- 7.317	- 6.764
Konzern	111.239	98.990	80.070	76.187

* Vorjahreszahlen angepasst

AUFSTELLUNG DES ANTEILSBESITZES ZUM 31. DEZEMBER 2021

46 Aufstellung des Anteilsbesitzes zum 31. Dezember 2021

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 befreiende Konzernabschluss.

VERBUNDENE UNTERNEHMEN DER BMW AG ZUM 31. DEZEMBER 2021

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
INLAND ^{1,10}			
BMW Beteiligungs GmbH & Co. KG, München ⁶	8.390	1.494	100
BMW INTEC Beteiligungs GmbH, München ^{3,6}	4.515	-	100
BMW Bank GmbH, München ³	2.075	251	100
BMW Finanz Verwaltungs GmbH, München	213	3	100
BMW Anlagen Verwaltungs GmbH, München ^{3,6}	179	-	100
BMW Vertriebszentren Verwaltungs GmbH, München	173	4	100
Parkhaus Oberwiesenfeld GmbH, München	106	27	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 %
AUSLAND²			
Europa			
BMW Holding B.V., Den Haag	17.535	2.049	100
BMW International Holding B.V., Den Haag	4.055	2.185	100
BMW Österreich Holding GmbH, Steyr	3.286	1.167	100
BMW Financial Services (GB) Ltd., Farnborough	1.116	488	100
BMW Motoren GmbH, Steyr	937	192	100
BMW (Schweiz) AG, Dielsdorf	879	8	100
BMW Hellas Trade of Cars A.E., Kifissia	806	5	100
BMW i Ventures SCS SICAV-RAIF, Senningerberg	515	387	100
Alphabet España Fleet Management S.A.U., Madrid	417	19	100
BMW (UK) Holdings Ltd., Farnborough	316	779	100
BMW Russland Trading OOO, Moskau	315	313	100
BMW Finance N.V., Den Haag	251	97	100
BMW Finance S.N.C., Guyancourt	251	46	100
BMW Austria Bank GmbH, Salzburg	203	8	100
BMW (UK) Ltd., Farnborough	198	82	100
ALPHABET (GB) Ltd., Farnborough	181	189	100
Rolls-Royce Motor Cars Ltd., Farnborough	132	92	100
BMW Finanzdienstleistungen (Schweiz) AG, Dielsdorf	118	19	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

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
Alphabet Luxembourg S.A., Leudelange	-	-	100
Alphabet Nederland B.V., Breda	-	-	100
Alphabet Polska Fleet Management Sp. z o.o., Warschau	-	-	100
Bavaria Reinsurance Malta Ltd., Floriana	-	-	100
BiV Carry I SCS, Senningerberg	-	-	100
BiV Carry II SCS, Senningerberg ⁹	-	-	100
BLMC Ltd., Farnborough	-	-	100
BMW (UK) Capital plc, Farnborough	-	-	100
BMW (UK) Investments Ltd., Farnborough	-	-	100
BMW (UK) Manufacturing Ltd., Farnborough	-	-	100
BMW Austria GmbH, Salzburg	-	-	100
BMW Austria Leasing GmbH, Salzburg	-	-	100
BMW Automotive (Ireland) Ltd., Dublin	-	-	100
BMW Bank OOO, Moskau	-	-	100
BMW Belgium Luxembourg S.A. / N.V., Bornem	-	-	100
BMW Bulgaria EOOD, Sofia	-	-	100
BMW Central Medical Trustees Ltd., Farnborough	-	-	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 B.V., Den Haag	-	-	100
BMW Financial Services Belgium S.A. / N.V., Bornem	-	-	100
BMW Financial Services Denmark A/S, Kopenhagen	-	-	100
BMW Financial Services Polska Sp. z o.o., Warschau	-	-	100

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
BMW Financial Services Scandinavia AB, Sollentuna	-	-	100
BMW France S.A., Montigny-le-Bretonneux	-	-	100
BMW Hungary Kft., Vecsés ⁹	-	-	100
BMW Iberica S.A., Madrid	-	-	100
BMW International Investment B.V., Den Haag	-	-	100
BMW Italia Retail S.r.l., Rom	-	-	100
BMW Italia S.p.A., San Donato Milanese	-	-	100
BMW Madrid S.L., Madrid	-	-	100
BMW Malta Ltd., Floriana	-	-	100
BMW Nederland B.V., Den Haag	-	-	100
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
The British Motor Corporation Ltd., Birmingham	-	-	100
Triumph Motor Company Ltd., Farnborough	-	-	100
Bavarian Sky Europe S.A. Compartment A, Luxemburg ¹¹	-	-	0

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
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 B, Luxemburg ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky S.A., Compartment German Auto Leases 5, Luxemburg ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky S.A., Compartment German Auto Leases 6, Luxemburg ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky S.A., Compartment German Auto Loans 10, Luxemburg ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky S.A., Compartment German Auto Loans 9, 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
Amerika¹⁰			
BMW Manufacturing Co. LLC, Wilmington, Delaware	2.042	389	100
BMW Bank of North America Inc., Salt Lake City, Utah	1.473	202	100
BMW of North America LLC, Wilmington, Delaware	948	549	100
Financial Services Vehicle Trust, Wilmington, Delaware	698	405	100
BMW Canada Inc., Richmond Hill, Ontario	663	324	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

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
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 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
BMW SLP, S.A. de C.V., Villa de Reyes	-	-	100
BMW US Capital LLC, Wilmington, Delaware	-	-	100
Rolls-Royce Motor Cars NA LLC, Wilmington, Delaware	-	-	100
SB Acquisitions LLC, Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW 2020- A Lease Conduit, Wilmington, Delaware ¹¹	-	-	0
BMW 2021- A Lease Conduit, Wilmington, Delaware ¹¹	-	-	0
BMW Canada 2018-A, Richmond Hill, Ontario ¹¹	-	-	0
BMW Canada Auto Trust 2019-1, Richmond Hill, Ontario ¹¹	-	-	0
BMW Canada Auto Trust 2020-1, Richmond Hill, Ontario ¹¹	-	-	0

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
BMW Canada Auto Trust 2021-1, 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 Owner Trust 2019-A, Wilmington, Delaware ¹¹	-	-	0
BMW Vehicle Owner Trust 2020-A, Wilmington, Delaware ¹¹	-	-	0
Afrika			
BMW Financial Services (South Africa) (Pty) Ltd., Midrand	104	13	100
BMW (South Africa) (Pty) Ltd., Pretoria	-	-	100
SuperDrive Investments (RF) Ltd., Kapstadt ¹¹	-	-	0
Asien			
BMW Automotive Finance (China) Co. Ltd., Peking	2.561	306	58
BMW China Investment Ltd., Peking ⁹	559	559	100
BMW Japan Finance Corp., Tokio	527	66	100
BMW Financial Services Korea Co. Ltd., Seoul	279	71	100
BMW Korea Co. Ltd., Seoul	269	119	100
Herald International Financial Leasing Co. Ltd., Tianjin	210	51	58
BMW Japan Corp., Tokio	128	100	100
BMW Manufacturing (Thailand) Co. Ltd., Rayong	116	94	100
BMW (Thailand) Co. Ltd., Bangkok	-	-	100
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

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
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 Leasing (Thailand) Co. Ltd., Bangkok	-	-	100
BMW Tokyo Corp., Tokio	-	-	100
PT BMW Indonesia, Jakarta	-	-	100
BMW Malaysia Sdn Bhd, Kuala Lumpur	-	-	51
2017-3 ABL, Tokio ¹¹	-	-	0
2018-1 ABL, Tokio ¹¹	-	-	0
2018-2 ABL, Tokio ¹¹	-	-	0
2018-3 ABL, Tokio ¹¹	-	-	0
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
Bavarian Sky China 2019-2, Peking ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky China 2019-3, Peking ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky China 2020-1, Peking ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky China 2020-2, Peking 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 Leasing 2020-1, Tianjin ¹¹	-	-	0

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
Bavarian Sky China Leasing 2021-1, Tianjin ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky Korea 2021-1, Seoul ¹¹	-	-	0
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 2021

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 China Capital B.V., Den Haag	-	-	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
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
OOO BMW Leasing, Moskau	-	-	100

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
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
Toluca Planta de Automoviles S.A. de C.V., Mexiko-Stadt	-	-	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
Asien			
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 Services Korea Co. Ltd., Seoul	-	-	100
BMW Middle East Retail Competency Centre DWC-LLC, Dubai	-	-	100
BMW Mobility Services Ltd., Sichuan Tianfu New Area (Chengdu Section)	-	-	100
BMW Parts Manufacturing (Thailand) Co., Ltd., Rayong Province	-	-	100
BMW Technology Office Israel Ltd., Tel Aviv	-	-	100

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
Herald Hezhong (Beijing) Automotive Trading Co. Ltd., Peking	-	-	100
THEPSATRI Co. Ltd., Bangkok	-	-	100
BMW Philippines Corp., Manila	-	-	70
BMW Financial Services Hong Kong Ltd., Hongkong	-	-	51

ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN, GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN UND GEMEINSCHAFTLICHE TÄTIGKEITEN DER BMW AG ZUM 31. DEZEMBER 2021

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
Gemeinschaftsunternehmen – at Equity bewertet			
INLAND			
YOUR NOW Holding GmbH, München ⁸	897	-337	50
IONITY Holding GmbH & Co. KG, München ⁸	209	-35	20
AUSLAND			
BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang ⁸	11.176	3.596	50
Assoziierte Unternehmen – at Equity bewertet			
AUSLAND			
THERE Holding B.V., Amsterdam ⁸	1.090	-108	30
Solid Power, Inc., Wilmington, Delaware	-	-	7
Gemeinschaftliche Tätigkeiten – quotal konsolidiert			
AUSLAND			
Spotlight Automotive Ltd., Zhangjiagang ⁸	-	-	50
Nicht at Equity bewertete oder quotal konsolidierte Unternehmen			
INLAND			
Encory GmbH, Unterschleißheim	-	-	50
The Retail Performance Company GmbH, München	-	-	50
PDB – Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR, Gaimersheim	-	-	20
AUSLAND			
Bavarian & Co Co. Ltd., Incheon	-	-	20
BMW Albatha Finance PSC, Dubai	-	-	40

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
BMW Albatha Leasing LLC, Dubai	-	-	40
BMW ArcherMind Information Technology Co. Ltd., Nanjing	-	-	50
BMW AVTOTOR Holding B.V., Amsterdam	-	-	50
Critical TechWorks S.A., Porto	-	-	50

BETEILIGUNGEN DER BMW AG ZUM 31. DEZEMBER 2021

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
INLAND			
Deutsches Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz GmbH, Kaiserslautern	-	-	5
GSB Sonderabfall-Entsorgung Bayern GmbH, Baar-Ebenhausen	-	-	3
Hubject GmbH, Berlin	-	-	16
IVM Industrie-Verband Motorrad GmbH & Co. Dienstleistungs KG, Essen	-	-	22
Joblinge gemeinnützige AG Berlin, Berlin	-	-	10
Joblinge gemeinnützige AG Leipzig, Leipzig	-	-	17
Joblinge gemeinnützige AG München, München	-	-	6
Mobimeo GmbH, Berlin	-	-	10
Racer Benchmark Group GmbH, Landsberg am Lech	-	-	9
SGL Carbon SE, Wiesbaden	-	-	18
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 quotat konsolidierten Unternehmen entsprechen den nach 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 2021: BMW Verwaltungs GmbH (Verschmelzung), BMW Leasing de Mexico S.A. de C.V. (Verschmelzung)

¹¹ Beherrschung aufgrund wirtschaftlicher Abhängigkeit

München, den 8. März 2022

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

248 Grundzüge der Corporate Governance (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

248 Grundlegendes zur Unternehmensverfassung

248 Vorstand

249 Aufsichtsrat

250 Aktionäre und Hauptversammlung

250 Erklärung zur Unternehmensführung

251 Amtierende Mitglieder des Vorstands

251 Ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands

252 Amtierende Mitglieder des Aufsichtsrats

255 Ausgeschiedene Mitglieder des Aufsichtsrats

256 Gremien des Aufsichtsrats und ihre Zusammensetzung
im Überblick

258 Versicherung der gesetzlichen Vertreter

259 Bestätigungsvermerk des unabhängigen
Abschlussprüfers

267 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

C O R P O R A T E G O V E R N A N C E

GRUNDZÜGE DER CORPORATE GOVERNANCE (TEIL DES ZUSAMMENGEFASSTEN LAGEBERICHTS)

Corporate Governance, das Handeln nach den Prinzipien verantwortungsvoller, an nachhaltiger Wertschöpfung orientierter Unternehmensführung, ist für die BMW Group ein umfassender Anspruch, der alle Bereiche des Unternehmens einbezieht. Transparente Berichterstattung und Unternehmenskommunikation, eine an den Interessen aller Stakeholder ausgerichtete Unternehmensführung, die vertrauensvolle Zusammenarbeit sowohl von Vorstand, Aufsichtsrat und Mitarbeitenden sowie die Einhaltung geltenden Rechts sind wesentliche Eckpfeiler der Unternehmenskultur.

Vorstand und Aufsichtsrat berichten nachfolgend über die Grundzüge der Corporate Governance. Ein ausführlicher Corporate Governance-Bericht ist in der Erklärung zur Unternehmensführung enthalten. Diese kann unter www.bmwgroup.com/ezu (Corporate Governance) abgerufen werden.

GRUNDLEGENDES ZUR UNTERNEHMENS- VERFASSUNG

Die Bezeichnung BMW Group umfasst die Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) und ihre Konzerngesellschaften. Die BMW AG ist eine Aktiengesellschaft gemäß deutschem Aktiengesetz mit Sitz in München. Sie hat drei Organe: Hauptversammlung, Aufsichtsrat und Vorstand. Deren Aufgaben und Befugnisse ergeben sich aus dem Aktiengesetz und der Satzung der BMW AG. Die Aktionäre als die Eigentümer des Unternehmens üben ihre Rechte in der Hauptversammlung aus. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dabei wird er vom Aufsichtsrat überwacht und beraten. Der Aufsichtsrat bestellt die Mitglieder des Vorstands und kann sie bei Vorliegen eines wichtigen Grundes jederzeit abberufen. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat und berichtet ihm regelmäßig, zeitnah und umfassend entsprechend den Grundsätzen einer gewissenhaften und getreuen Rechenschaft nach Maßgabe des Gesetzes und der vom Aufsichtsrat festgelegten Berichtspflichten. Der Vorstand bedarf für bestimmte, wichtige Geschäfte der Zustimmung des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat ist jedoch nicht befugt, Maßnahmen der Geschäftsführung zu ergreifen.

Das enge Zusammenspiel zwischen Vorstand und Aufsichtsrat zum Wohl des Unternehmens wird auch als duales Führungssystem (Two-Tier Board Structure) bezeichnet.

VORSTAND

Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung und im Unternehmensinteresse mit dem Ziel nachhaltiger Wertschöpfung. Dies beinhaltet die Berücksichtigung der Belange der Aktionäre, der Arbeitnehmer und der sonstigen dem Unternehmen verbundenen Gruppen (Stakeholder).

➔ [GRI 102-43](#)

Der Vorstand der BMW AG besteht gemäß §7 der Satzung aus zwei oder mehr Personen; im Übrigen wird die Anzahl der Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat bestimmt. Zum 31. Dezember 2021 bestand der Vorstand aus sieben Mitgliedern. Der Vorstand entscheidet über die wesentlichen Leistungsmaßnahmen des Unternehmens, legt die strategische Ausrichtung des Unternehmens fest, stimmt sie mit dem Aufsichtsrat ab und setzt sie um. Der Vorstand sorgt auch für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien. Näheres zur Compliance bei der BMW Group findet sich im Kapitel [Compliance und Menschenrechte](#) in der BMW Group. Der Vorstand trägt für ein angemessenes Risikomanagement, Risikocontrolling und Compliance Management System im Unternehmen Sorge.

Vorstandsmitglieder sind dem Unternehmensinteresse verpflichtet und dürfen bei ihren Entscheidungen keine persönlichen Interessen verfolgen, insbesondere nicht Geschäftschancen für sich nutzen, die dem Unternehmen zustehen. Jedes Vorstandsmitglied der BMW AG ist verpflichtet, Interessenkonflikte dem Aufsichtsrat gegenüber unverzüglich offenzulegen und die anderen Vorstandsmitglieder hierüber zu informieren.

Die Beratung und Entscheidungsfindung des Vorstands als Kollegialorgan erfolgt in der Vorstandssitzung und der „Vorstandssitzung Produkt und Kunde“. Darüber hinaus berät und entscheidet der Vorstand in den drei Vorstands Ausschüssen „Customer“, „Operations“ und „Führungskräfte“. Dabei definiert die Vorstandssitzung den Strategie- und Ressourcenrahmen und entscheidet alle Maßnahmen zur Strategieumsetzung und zu Themen mit besonderer Bedeutung für die BMW AG.

Der Vorstand hat sich eine Geschäftsordnung gegeben. Die Aufteilung der Vorstandsressorts unter den Mitgliedern des Vorstands und die Zuordnung der Geschäftsbereiche zu den Ressorts sind im Ressort- und Geschäftsverteilungsplan geregelt.

Weitere Informationen zur Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands und seiner Ausschüsse werden in der Erklärung zur Unternehmensführung unter www.bmwgroup.com/ezu (Corporate Governance) zur Verfügung gestellt.

AUFSICHTSRAT

Der Aufsichtsrat der BMW AG besteht aus zehn von der Hauptversammlung gewählten Vertretern der Aktionäre und zehn nach dem Mitbestimmungsgesetz gewählten Vertretern der Arbeitnehmer. Die zehn Aufsichtsratsmitglieder der Arbeitnehmer setzen sich zusammen aus sieben unternehmensangehörigen Arbeitnehmern, einschließlich eines leitenden Angestellten, sowie drei Aufsichtsratsmitgliedern, die auf Vorschlag von Gewerkschaften gewählt werden. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, den Vorstand bei der Leitung der BMW AG zu beraten und zu überwachen. Er wird in Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für die BMW AG eingebunden. Der Aufsichtsrat bestellt die Mitglieder des Vorstands und setzt ihre Vergütung fest. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstandsmitglied widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt.

Jedes Mitglied des Aufsichtsrats der BMW AG ist dem Unternehmensinteresse verpflichtet. Es darf bei seinen Entscheidungen weder persönliche Interessen verfolgen noch Geschäftschancen für sich nutzen, die dem Unternehmen zustehen.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats sind verpflichtet, Interessenkonflikte unverzüglich gegenüber dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats offenzulegen. In seinem Bericht an die Hauptversammlung informiert der Aufsichtsrat über die Behandlung solcher Interessenkonflikte. Zu den offenzulegenden Interessenkonflikten gehören insbesondere solche, die aufgrund einer Organfunktion oder Beratungsaufgabe bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Geschäftspartnern entstehen können. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte eines Aufsichtsratsmitglieds führen zur Beendigung des Mandats.

Anhand eines Fragebogens sowie ergänzender Gespräche mit dem Vorsitzenden überprüft der Aufsichtsrat regelmäßig die Wirksamkeit seiner Tätigkeit und der Arbeit seiner Ausschüsse. Die Erkenntnisse und Ableitungen aus dieser Selbstbeurteilung werden anschließend im Plenum erörtert.

Der Aufsichtsrat hat für seine Zusammensetzung konkrete Ziele benannt, ein Diversitätskonzept beschlossen und ein Kompetenzprofil festgelegt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats nehmen die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen eigenverantwortlich wahr. Dabei unterstützt sie die Gesellschaft in angemessener Weise.

Unter Berücksichtigung der spezifischen Gegebenheiten der BMW Group und der Anzahl seiner Mitglieder hat der Aufsichtsrat der BMW AG ein Präsidium und vier Ausschüsse gebildet, nämlich einen Personal-, Prüfungs-, Nominierungs- und Vermittlungsausschuss. Diese dienen der Steigerung der Wirksamkeit der Aufsichtsratsarbeit und der Behandlung komplexer Sachverhalte.

Die Besetzung von Präsidium und Ausschüssen erfolgt nach Maßgabe von Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung sowie ergänzenden Corporate-Governance-Grundsätzen, insbesondere unter Berücksichtigung der fachlichen Qualifikation der Mitglieder.

Die Gesellschaft sorgt dafür, dass der Aufsichtsrat und seine Gremien mit angemessenen Mitteln ausgestattet sind, um ihre Aufgaben wahrnehmen zu können. Dazu gehört auch die Einrichtung eines zentralen Aufsichtsratsbüros zur Unterstützung der Vorsitzenden bei ihren Koordinationsaufgaben.

Weitere Informationen zur Zusammensetzung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse werden in der Erklärung zur Unternehmensführung unter www.bmwgroup.com/ezu (Corporate Governance) zur Verfügung gestellt. [GRI-Index: 102-23](#)

AKTIONÄRE UND HAUPTVERSAMMLUNG

Die Aktionäre der BMW AG nehmen ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr. Die Hauptversammlung beschließt insbesondere über die Verwendung des Bilanzgewinns, die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats, die Bestellung des Abschlussprüfers, Satzungsänderungen sowie bestimmte Kapitalmaßnahmen und wählt Vertreter der Aktionäre in den Aufsichtsrat.

Darüber hinaus wird der Hauptversammlung bei wesentlichen Änderungen, mindestens jedoch alle vier Jahre, das System zur Vergütung der Vorstandsmitglieder und der Aufsichtsratsmitglieder zur Billigung vorgelegt. Dies ist zuletzt in der Hauptversammlung 2021 erfolgt. Ab der ordentlichen Hauptversammlung 2022 beschließt die Hauptversammlung zudem über die Billigung des Vergütungsberichts.

Die Aktionäre können ihr Stimmrecht in der Hauptversammlung entweder selbst, durch einen Bevollmächtigten oder durch einen von der BMW AG benannten Stimmrechtsvertreter ausüben. Das Stimmrecht kann auch per Briefwahl ausgeübt werden.

Die ordentliche Hauptversammlung 2021 wurde aufgrund der COVID-19-Pandemie als virtuelle Hauptversammlung durchgeführt, d. h. ohne physische Präsenz von Aktionären und Aktionärsvertretern mit Ausnahme der an die Weisungen der Aktionäre gebundenen Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft. Die Gesellschaft hat den Aktionären die Ausübung des Stimmrechts in diesem Fall durch Weisungen an die Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft sowie im Wege der Briefwahl (sowohl schriftlich als auch online) ermöglicht.

Vorstand und Aufsichtsrat der BMW AG geben jährlich gemäß § 161 AktG eine Entsprechenserklärung zu den amtlich veröffentlichten und zum Erklärungszeitpunkt maßgeblichen Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex ab. Die aktuelle und frühere Entsprechenserklärungen der BMW AG können online unter www.bmwgroup.com/entsprechenserklaerung abgerufen werden. In der Entsprechenserklärung vom Dezember 2021 erklären Vorstand und Aufsichtsrat, auch künftig sämtlichen Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (Kodexfassung vom 16. Dezember 2019) zu entsprechen.

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Weitere Informationen zur Unternehmensführung und -überwachung, einschließlich der Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG, finden sich in der Erklärung zur Unternehmensführung (§§ 289 f, 315 d HGB) unter www.bmwgroup.com/ezu.

AMTIERENDE MITGLIEDER DES VORSTANDS

OLIVER ZIPSE (*1964)

Vorsitzender

ILKA HORSTMEIER (*1969)

Personal- und Sozialwesen, Arbeitsdirektorin

DR.-ING. MILAN NEDELJKOVIĆ (*1969)

Produktion

Mandate

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

PIETER NOTA (*1964)

Kunde, Marken, Vertrieb

Mandate

- Rolls-Royce Motor Cars Limited **, Vorsitzender

DR. NICOLAS PETER (*1962)

Finanzen

Mandate

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

DR.-ING. JOACHIM POST (*1971)

Einkauf und Lieferantennetzwerk (seit 1. Januar 2022)

FRANK WEBER (*1966)

Entwicklung

AUSGESCHIEDENE MIT- GLIEDER DES VORSTANDS

DR.-ING. ANDREAS WENDT (*1958)Einkauf und Lieferantennetzwerk
(bis 31. Dezember 2021)

Chefjustiziar:

DR. ANDREAS LIEPE

* nicht börsennotiert

** Konzernmandat

— Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

— Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

AMTIERENDE 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
- Henkel Management AG *
- Henkel AG & Co. KGaA (Gesellschafterausschuss)

MANFRED SCHOCH¹ (*1955)

Mitglied seit 1988, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024
stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats
Vorsitzender des Euro- und Gesamtbetriebsrats
Dipl.-Wirtschaftsingenieur

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

DR. RER. POL. KURT BOCK (*1958)

Mitglied seit 2018, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2023
stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats (seit 12. Mai 2021)
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 12. Mai 2021, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2025
Chairman and Chief Executive Officer der Whirlpool Corporation

Mandate

- Whirlpool Corp.^{**}, Vorsitzender
- Simex Trading AG *

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 8. Oktober 2021, bestellt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024
Vorsitzender des Betriebsrats Standort Landshut

RACHEL EMPEY (*1976)

Mitglied seit 12. Mai 2021, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2025
Mitglied im Vorstand der Fresenius Management SE (Ressort Finanzen)

Mandate

- Fresenius Kabi AG^{*,**}, stellv. Vorsitzende
- Fresenius Medical Care Management AG^{*,**}

DR.-ING. HEINRICH HIESINGER (*1960)

Mitglied seit 2017, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2022
Vorsitzender des Aufsichtsrats der ZF Friedrichshafen AG

Mandate

- Deutsche Post AG
- Fresenius Management SE *
- ZF Friedrichshafen AG *
(seit 1. Januar 2022 Vorsitzender)

JOHANN HORN² (*1958)

Mitglied seit 14. Mai 2021, bestellt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024
Bezirksleiter der IG Metall Bayern

Mandate

- EDAG Engineering GmbH * (bis 28. Mai 2021)
- Siemens Healthcare GmbH *

SUSANNE KLATTEN (*1962)

Mitglied seit 1997, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024
Unternehmerin

Mandate

- ALTANA AG^{*,**}, stellv. Vorsitzende
- SGL Carbon SE, Vorsitzende
- SprinD GmbH *
- UnternehmerTUM GmbH *, Vorsitzende

JENS KÖHLER¹ (*1964)

Mitglied seit 3. August 2021, bestellt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024
Vorsitzender des Betriebsrats Standort Leipzig

DR. DOMINIQUE MOHABEER¹ (*1963)

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

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.

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

Mitglied seit 12. Mai 2021, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2025
Präsident des RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung und 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

- Oracle Corporation

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

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
(seit 31. Mai 2021)

DR. THOMAS WITTIG³ (*1960)

Mitglied seit 2019, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024

Leiter Finanzdienstleistungen

Mandate

— BMW Bank GmbH*,**, Vorsitzender
— BMW Automotive Finance (China) Co. Ltd.*,**,
Vorsitzender

WERNER ZIERER¹ (*1959)

Mitglied seit 2001, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024

Mitglied des Betriebsrats Standort Regensburg
(bis 31. Oktober 2021 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

AUSGESCHIEDENE MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

DR. JUR. KARL-LUDWIG KLEY (*1951)

Mitglied von 2008 bis 12. Mai 2021

stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats (bis 12. Mai 2021)

Vorsitzender des Aufsichtsrats der E.ON SE

und der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft

Mandate

— E.ON SE, Vorsitzender

— Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Vorsitzender

VERENA ZU DOHNA² (*1975)

Mitglied von 2019 bis 31. Dezember 2021

Leiterin des Ressorts Betriebsverfassung und

Mitbestimmungspolitik beim Vorstand der IG Metall /

(Syndikus-)Rechtsanwältin

Mandate

— ABB AG

PROF. DR. DR. H. C. REINHARD HÜTTL (*1957)

Mitglied von 2008 bis 12. Mai 2021

Wissenschaftlicher Direktor und geschäftsführender

Gesellschafter der EUREF Energy Innovation GmbH

HORST LISCHKA² (*1963)

Mitglied von 2009 bis 12. Mai 2021

ehem. Sekretär beim Vorstand der IG Metall

Mandate

— KraussMaffei Group GmbH*,

stellv. Vorsitzender (bis 10. Mai 2021)

— MAN Truck & Bus SE*

WILLIBALD LÖW¹ (*1956)

Mitglied von 1999 bis 16. Juli 2021

Mitglied des Betriebsrats Standort Landshut

(bis 13. Juli 2021 Vorsitzender)

SIMONE MENNE (*1960)

Mitglied von 2015 bis 12. Mai 2021

Aufsichtsrätin

Mandate

— Deutsche Post AG

— Henkel AG & Co. KGaA

— Johnson Controls International plc

— Russell Reynolds Associates Inc.*

BRIGITTE RÖDIG¹ (*1963)

Mitglied von 2013 bis 1. Oktober 2021

Mitglied des Betriebsrats Standort Dingolfing

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

GREMIEN DES AUFSICHTSRATS UND IHRE ZUSAMMENSETZUNG IM ÜBERBLICK

Wesentliche Aufgaben, Grundlage

PRÄSIDIUM

— Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen, soweit die Themen nicht in den Aufgabenbereich eines Ausschusses fallen

— Grundlage ist Geschäftsordnung

PERSONALAUSSCHUSS

— Vorbereitung der Entscheidungen über die Bestellung und gegebenenfalls Abberufung von Vorstandsmitgliedern, über die Vergütung sowie die regelmäßige Überprüfung des Vergütungssystems für den Vorstand

— Abschluss, Änderung und Aufhebung von Anstellungsverträgen (im Rahmen der Festsetzungen des Aufsichtsrats zur Vergütung) und sonstigen Verträgen mit den Mitgliedern des Vorstands

— Entscheidung über die Zustimmung zu Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern, insbesondere zur Übernahme von Aufsichtsratsmandaten außerhalb des Unternehmens, sowie über die Zustimmung zu bestimmten kraft Gesetzes der Zustimmung des Aufsichtsrats unterliegenden Geschäften (zum Beispiel Kreditgewährung an Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglieder)

— Grundlage ist Geschäftsordnung

PRÜFUNGSAUSSCHUSS

— Prüfung der Rechnungslegung und Überwachung des Rechnungslegungsprozesses

— Vorbereitung der Beschlussfassung des Aufsichtsrats über den Jahres- und den Konzernabschluss sowie Erörterung der Zwischenberichte und -mitteilungen mit dem Vorstand vor deren Veröffentlichung

— Überwachung der Abschlussprüfung, insbesondere der Auswahl und der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Qualität der Abschlussprüfung und der vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen

— Vorbereitung des Vorschlags zur Wahl eines Abschlussprüfers an die Hauptversammlung

— Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer und Abschluss der Honorarvereinbarung sowie Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten

— Vorbereitung der Prüfung der nichtfinanziellen Berichterstattung durch den Aufsichtsrat, Vorbereitung der Prüferauswahl für die nichtfinanzielle Berichterstattung und Erteilung des Prüfungsauftrags

— Überwachung der Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des Revisionsystems sowie Wahrnehmung der Aufgaben des Aufsichtsrats in Zusammenhang mit Prüfungen gemäß § 32 WpHG

— Überwachung der Compliance sowie Prüfung und Überwachung etwaiger Handlungsbedarfe im Zusammenhang mit möglichen Pflichtverletzungen von Vorstandsmitgliedern zur Vorbereitung einer Beschlussfassung im Aufsichtsrat

— Entscheidung über die Zustimmung zur Ausnutzung des Genehmigten Kapitals 2019 sowie zu Festsetzungen betreffend die Form von Aktienurkunden und Gewinnanteilscheinen

— Änderungen der Satzung, die nur die Fassung betreffen

— Einrichtung entspricht Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex, Grundlage ist Geschäftsordnung

Mitglieder

Norbert Reithofer¹, Manfred Schoch, Stefan Quandt, Stefan Schmid, Karl-Ludwig Kley (bis 12. Mai 2021), Kurt Bock (seit 12. Mai 2021)

Norbert Reithofer¹, Manfred Schoch, Stefan Quandt, Stefan Schmid, Karl-Ludwig Kley (bis 12. Mai 2021), Kurt Bock (seit 12. Mai 2021)

Kurt Bock^{1,2}, Norbert Reithofer³, Manfred Schoch, Stefan Quandt, Stefan Schmid

¹ Vorsitz

² besondere Kenntnisse und Erfahrungen entsprechend Empfehlung D.4 DCGK und Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung und Abschlussprüfung i. S. v. § 100 Abs. 5 AktG

³ Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung i. S. v. § 100 Abs. 5 AktG

Wesentliche Aufgaben, Grundlage**NOMINIERUNGSAUSSCHUSS**

- Ermittlung geeigneter Kandidaten für die Wahl in den Aufsichtsrat als Vertreter der Aktionäre, die dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung vorgeschlagen werden sollen
- Einrichtung entspricht Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex, Grundlage ist Geschäftsordnung

VERMITTLUNGSAUSSCHUSS

- Vorschlag an den Aufsichtsrat, wenn ein Beschluss über die Bestellung eines Vorstandsmitglieds nicht die erforderliche Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen der Mitglieder des Aufsichtsrats erreicht hat
- Einrichtung ist gesetzlich vorgesehen

Mitglieder

Norbert Reithofer *, Kurt Bock (seit 12. Mai 2021), Susanne Klatten, Karl-Ludwig Kley (bis 12. Mai 2021), Stefan Quandt

(Gemäß der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex ist der Nominierungsausschuss ausschließlich mit Vertretern der Aktionäre besetzt.)

Norbert Reithofer, Manfred Schoch, Stefan Quandt, Stefan Schmid

(Gemäß den gesetzlichen Bestimmungen gehören dem Vermittlungsausschuss der Vorsitzende und der stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats sowie je ein von den Vertretern der Aktionäre und den Vertretern der Arbeitnehmer gewähltes Mitglied an.)

* Vorsitz

VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

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 8. März 2022

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 2021, 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 2021 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 2021 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 2021 sowie seiner Ertragslage für das Ge-

schäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 Satz1 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 be-

schrieben. 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 2021 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 Kulanzverpflichtungen sowie für Produktgarantien

4 Darstellung des Erwerbs der BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, China, nach dem Bilanzstichtag im Anhang

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

1 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 € 44.700 Mio. (ca. 19,5 % der Bilanzsumme). Die Bewertung vermieteter Erzeugnisse erfolgt zu Anschaffungsbeziehungsweise 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 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.

2 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 Restwert Risiken sowie der Geschäftsprozesse zur Identifizierung, Steuerung, Überwachung und Bewertung der Restwert Risiken erlangt. Zudem haben wir die Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems 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 durchgeführten Validierungen gewürdigt. Hierzu führten wir Befragungen der für die Steuerung und Überwachung von Restwert Risiken befassten Experten des BMW Konzerns durch und nahmen Einsicht in die internen Analysen zu Restwertentwicklungen, Restwertprognosen sowie in die Validierungsergebnisse. Die rechnerische Richtigkeit der Prognosewerte haben wir anhand der wesentlichen Berechnungsschritte nachvollzogen.

Auf Basis der von uns durchgeführten 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.

3 Die Angaben der Gesellschaft zu den angewandten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen sowie Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen“ sind im Anhang unter Anmerkung 6 und zu den vermieteten Erzeugnissen unter Anmerkung 23 enthalten.

2 Bewertung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen

1 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 € 87.417 Mio. (ca. 38,1 % der Bilanzsumme) ausgewiesen. Zum Bilanzstichtag bestehen hierauf Wertberichtigungen in Höhe von € 1.599 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 Risikovororgeparameter 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.

2 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 Kontrollsystems in Bezug auf die Höhe der zu erfassenden Wertberichtigung beurteilt. Dazu haben wir auch die relevanten IT-Systeme und internen Abläufe gewürdigt. Die Würdigung umfasste neben der Ordnungsmäßigkeit der betroffenen Systeme und zugehörigen Schnittstellen zur Sicherstellung der Vollständigkeit der Daten auch die Beurteilung von automatisierten Kontrollen zur Datenverarbeitung durch unsere IT-Spezialisten. Im Rahmen unserer Prüfung haben wir insbesondere die Angemessenheit der Risikoklassifizierungsverfahren sowie der verwendeten Risikovororgeparameter beurteilt. Dazu haben wir vor allem die regelmäßig von der Gesellschaft durchgeführten 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.

3 Die Angaben der Gesellschaft zu den angewandten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen sowie Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen“ sind im Anhang unter Anmerkung 6 und zu den „Forderungen aus Finanzdienstleistungen“ unter Anmerkung 25 enthalten.

2 Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sowie für Produktgarantien

1 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 2021 € 6.600 Mio. (ca. 2,9 % 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 Einzel Sachverhalte, 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.

2 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 Schadensanfälligkeiten, 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.

Die Angaben der Gesellschaft zu den angewandten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen“ sind im Anhang unter Anmerkung 6 und zu den „Sonstige Rückstellungen“ unter Anmerkung 33 enthalten.

4 Darstellung des Erwerbs der BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, China, nach dem Bilanzstichtag im Anhang

Der BMW Konzern hält bislang 50 % an der BMW Brilliance Automotive Ltd., China. Am 11. Oktober 2018 wurde ein Kaufvertrag zum Erwerb von weiteren 25 % der Anteile an der BMW Brilliance Automotive Ltd. 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 Erwerbszeitpunkt fällt somit in die Aufstellungsphase des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 2021. Die bisher gehaltenen Anteile werden zum Erwerbszeitpunkt zum Fair Value bewertet, was im Geschäftsjahr 2022 zu einem Aufwertungseffekt von €7,0 Mrd. bis €8,0 Mrd. führen wird. Aufgrund der Kontrollerlangung nach dem Bilanzstichtag, aber vor der Genehmigung der Veröffentlichung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 2021 sind gemäß IFRS 3 und IAS 10 dennoch bereits ausführliche Anhangangaben für den Unternehmenszusammenschluss (wie sie auch für Erwerbe während der Berichtsperiode vorgesehen sind) erforderlich.

Aufgrund der von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Schätzungen bei der Ermittlung des Aufwertungseffekts der bisher gehaltenen Anteile und den damit verbundenen Unsicherheiten sowie der Bedeutung dieses Sachverhalts für die Beurteilung der künftigen Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

Im Rahmen unserer Prüfung der Darstellung des Unternehmenserwerbs der BMW Brilliance Automotive Ltd. Shenyang, China, haben wir zunächst die vertraglichen Vereinbarungen eingesehen sowie darauf aufbauend den Erwerbszeitpunkt unter Einbezug unserer Spezialisten für internationale Rechnungslegung gewürdigt. Dar-

über hinaus haben wir die Ermittlung des Aufwertungseffekts nachvollzogen. Angesichts der Besonderheiten bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte im Rahmen der vorläufigen Kaufpreisallokation haben uns dabei unsere Bewertungsspezialisten unterstützt. Mit diesen gemeinsam haben wir den Aufwertungseffekt nachvollzogen, sowie durch die Verwendung von Checklisten die Vollständigkeit und Richtigkeit der nach IFRS 3 und IAS 10 geforderten Anhangangaben gewürdigt.

Wir konnten uns insgesamt davon überzeugen, dass die Darstellung dieses Unternehmenserwerbs im Anhang unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen sachgerecht ist und die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen insgesamt für die Darstellung des Unternehmenserwerbs geeignet sind.

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:

- der Abschnitt „Corporate Governance“ des Konzernlageberichts
- die mit „[t ...]“ gekennzeichneten Angaben der nichtfinanziellen Erklärung nach § 289b Abs. 1 HGB und § 315 b Abs. 1 HGB

Die sonstigen Informationen umfassen zudem

- die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289 f HGB und § 315 d 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 Prüfungsabschlussfolgerung 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.1HGB 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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit 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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen 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 durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten 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 – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prü-

fungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches 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 Kontrollsystem 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 die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses 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 § 315 e 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, Überwachung 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 Mängel im internen Kontrollsystem, 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 die hierzu getroffenen 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. 3 a HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3 a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei BMW_AG_KA+KLB_ESEF-2021-12-31.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 2021 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben ent-

haltenen 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. 3 a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3 a HGB (IDW PS 410 (10.2021)) 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 Qualitätssicherung 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 12. Mai 2021 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 24. Juni 2021 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 im Bundesanzeiger bekanntzumachenden 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. 3 a 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 Andreas Fell.

München, den 9. März 2022

PricewaterhouseCoopers GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Petra Justenhoven

Wirtschaftsprüferin

Andreas Fell

Wirtschaftsprüfer

VERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTSPRÜFERS

Betriebswirtschaftliche Prüfung der nichtfinanziellen Berichterstattung und von Nachhaltigkeitsinformationen im Integrierten Konzernbericht 2021

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit von Angaben der nichtfinanziellen Berichterstattung und Nachhaltigkeitsangaben

An die BMW AG, München

Wir haben die im „BMW Group Bericht 2021“ für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021 (im Folgenden der „Integrierte Konzernbericht“) der BMW AG, München, (im Folgenden die „Gesellschaft“) mit „[...]“ 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“ und „Weitere GRI Informationen“ 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 „[...]“ gekennzeichneten Angaben sowie die in den Abschnitten „Dialog mit den Stakeholdern“ und „Weitere GRI Informationen“ enthaltenen Angaben.

Nicht Gegenstand unserer Prüfung sind die im Integrierten Bericht 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 der Nachhaltigkeitsangaben in Übereinstimmung mit den in den Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative genannten Grundsätzen (im Folgenden „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 immanenten 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 durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die mit „[...]“ gekennzeichneten Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung sowie die in den Abschnitten „Dialog mit den Stakeholdern“ und „Weitere GRI Informationen“ 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 „[...]“ 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 „[...]“ 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“ und „Weitere GRI Informationen“ 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 durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit 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 durchgeführt:

- Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation und über die Einbindung von Stakeholdern

- Befragung von Mitarbeitern, die in die Aufstellung des Integrierten Konzernberichts einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über das auf diesen Prozess bezogene interne Kontrollsystem 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 Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung
- Befragung zur Relevanz von Klimarisiken
- Beurteilung der Darstellung der Angaben

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 durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise 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 2021, 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 dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden sind, oder
- die in den Abschnitten „Dialog mit den Stakeholdern“ und „Weitere GRI Informationen“ des Integrierten Konzernberichts der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021 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 9. März 2022

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Andreas Fell	Nicolette Behncke
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüferin

271 I. **Rückblick auf das vergangene Geschäftsjahr
aus Vergütungssicht**

272 II. **Vergütung der Mitglieder des Vorstands**

310 III. **Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats**

314 IV. **Vergleichende Darstellung der Vergütungs- und
Ertragsentwicklung nach § 162 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 AktG**

318 V. **Sonstiges**

318 VI. **Ausblick auf das Geschäftsjahr 2022**

319 VII. **Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers**

VERGÜTUNGS- BERICHT

VERGÜTUNGSBERICHT**271 I. Rückblick auf das vergangene Geschäftsjahr aus Vergütungssicht****272 II. Vergütung der Mitglieder des Vorstands**

- 272** 1. Grundsätze des Vergütungssystems und Beitrag der Vergütung zur Förderung der Geschäftsstrategie und zur langfristigen Entwicklung der Gesellschaft
- 274** 2. Das Vergütungssystem ab dem Geschäftsjahr 2021 im Überblick
- 277** 3. Festlegung und Überprüfung von Vergütungssystem und individueller Vergütung
- 284** 4. Vergütung für das Geschäftsjahr 2021
- 294** 5. Aktienhaltevorschriften
- 294** 6. Altersversorgung
- 295** 7. Malus und Clawback Regelungen
- 295** 8. Regelungen für Todesfall, Invalidität und nachvertragliches Wettbewerbsverbot
- 295** 9. Gewährte und geschuldete Vergütung der Mitglieder des Vorstands nach § 162 AktG
- 306** 10. Gewährte und geschuldete Vergütung der ehemaligen Mitglieder des Vorstands nach § 162 AktG

310 III. Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats

- 310** 1. Satzungsregelung und Verfahren
- 310** 2. Vergütungsgrundsätze und Vergütungselemente
- 310** 3. Gewährte und geschuldete Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats nach § 162 AktG

314 IV. Vergleichende Darstellung der Vergütungs- und Ertragsentwicklung nach § 162 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 AktG**318 V. Sonstiges****318 VI. Ausblick auf das Geschäftsjahr 2022****319 VII. Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers**

VERGÜTUNGSBERICHT

Vorstand und Aufsichtsrat haben den vorliegenden Vergütungsbericht entsprechend den Anforderungen des § 162 des deutschen Aktiengesetzes (AktG) erstellt. Infolge der Umsetzung der zweiten EU-Aktionärsrechterichtlinie in § 162 AktG hat sich ab dem Berichtsjahr 2021 für die Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) der Berichtsstandard geändert. Der Bericht zeigt und erläutert die den einzelnen gegenwärtigen und früheren Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats der BMW AG im Geschäftsjahr 2021 gewährte und geschuldete Vergütung.^{1,2}

Zur Förderung der Verständlichkeit werden im Folgenden auch die Grundzüge der im Geschäftsjahr 2021 gültigen Vergütungssysteme für die Mitglieder des Vorstands und die Mitglieder des Aufsichtsrats dargestellt. Da einzelne Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2021 auch Vergütungsbestandteile aus früher gültigen Vergütungssystemen erhalten haben (Vergütungssysteme für das Geschäftsjahr 2016 sowie für das Geschäftsjahr 2019), werden auch Elemente dieser Systeme dargestellt, soweit es für das Verständnis erforderlich ist.

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers GmbH hat den Vergütungsbericht über die Anforderungen des § 162 Abs. 3 Satz 1 und 2 AktG hinaus materiell geprüft.

I. Rückblick auf das vergangene Geschäftsjahr aus Vergütungssicht

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.

Das Jahr 2021 war trotz der Herausforderungen durch Versorgungsengpässe und die anhaltende Corona-Pandemie ein sehr erfolgreiches Geschäftsjahr für die BMW Group mit einem soliden Absatzwachstum für ihre Marken BMW, MINI und Rolls-Royce. Die Marke BMW stellte einen neuen Absatzrekord auf und übernahm die Spitzenposition im globalen Premium Segment. Die BMW Group hat im Jahr 2021 zudem den Ausbau des Angebots an elektrifizierten Modellen konsequent vorangetrieben und den Anteil der verkauften elektrifizierten Fahrzeuge der Marken BMW und MINI gegenüber 2020 um mehr als 70 Prozent gesteigert. Mit dem BMW iX und dem BMW i4 kamen zudem zwei zentrale Innovationsträger für die Elektrifizierung auf den Markt.

Unter der Leitung des Vorstands hat das Management der BMW Group das Unternehmen auch im vergangenen Jahr umsichtig durch das volatile und herausfordernde Umfeld gesteuert. So haben die Produktions-, Vertriebs- und Einkaufsnetzwerke die mit der Corona-Pandemie und den Versorgungsengpässen verbundenen Herausforderungen flexi-

¹ Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird in diesem Bericht bei Personenbezeichnungen die männliche Form verwendet. Sie steht 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.

bel und erfolgreich bewältigt. Damit konnten die Auswirkungen durch Covid-19 im abgelaufenen Geschäftsjahr begrenzt werden.

Der Vorstand der BMW Group hat zugleich sehr konstruktiv und mit hoher Intensität an den zentralen strategischen Weichenstellungen für die Zukunft gearbeitet, um die Voraussetzungen für ein attraktives und an der Zukunft ausgerichtetes Produktportfolio zu schaffen und eine deutliche Verbesserung der Profitabilität zu erzielen. Zu diesen Weichenstellungen gehörten insbesondere strategische Fragen im Zusammenhang mit der Elektrifizierung.

Der Aufsichtsrat hat im Dezember 2020 anspruchsvolle Ziele für die variable Vergütung der Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2021 festgesetzt. Von der variablen Zielvergütung sind ca. 38 % an Umwelt-, Sozial- oder Governance-Ziele (ESG-Ziele) geknüpft. Als strategische Fokusziele bei der langfristigen variablen Vergütung (aktienorientierte Vergütung) hat er Ziele für die CO₂-Flottenemissionen in der EU sowie Absatzziele für elektrifizierte Fahrzeuge im Geschäftsjahr 2021 festgelegt. Damit hat er der strategischen Bedeutung einer beschleunigten Marktdurchdringung bei elektrifizierten Fahrzeugen und Nachhaltigkeitszielsetzungen in der Vergütung besonderes Gewicht beigemessen.

Mit einer starken Gesamtleistung hat der Vorstand sowohl die finanziellen als auch die nichtfinanziellen Ziele für die kurzfristige variable Vergütung (Tantieme) übererfüllt **➤ Tantieme für das Geschäftsjahr 2021**. Auch bei der langfristigen variablen Vergütung (aktienorientierte Vergütung) wurde die finanzielle Zielsetzung in Bezug auf den Return on Capital Employed (RoCE) im Segment Automobile übertroffen. Die ambitionierten nichtfinanziellen strategischen Fokusziele der langfristigen variablen Vergütung hat der Vorstand erreicht oder nahezu erreicht. Der gesetzliche Grenzwert für die CO₂-Flottenemissionen in der EU von 125,8 g/km wurde mit einem Wert von 115,9 g/km unterschritten **➤ Aktienorientierte Vergütung für das Geschäftsjahr 2021**.

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 gemäß G.11 des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 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 2021 hat der Aufsichtsrat von diesen Möglichkeiten nach pflichtgemäßer Prüfung keinen Gebrauch gemacht.

Unterjährig hat sich die Zusammensetzung des Vorstands nicht geändert. Für Herrn Dr. Wendt kam mit Beginn seiner zweiten Mandatsperiode ab dem 1. Oktober 2021 die für Vorstandsmitglieder ab der 2. Mandatsperiode geltende Zielvergütung zur Anwendung.

Das Vergütungssystem für die Mitglieder des Aufsichtsrats ist in § 15 der Satzung festgesetzt. Es wurde von der Hauptversammlung am 12. Mai 2021 mit einer Mehrheit von 99,40 % der gültig abgegebenen Stimmen bestätigt und für das Geschäftsjahr 2021 den Satzungsbestimmungen entsprechend umgesetzt.

Im Geschäftsjahr 2021 gab es mehrere Veränderungen in der Besetzung des Aufsichtsrats, so dass für einzelne Aufsichtsratsmitglieder die Aufsichtsratsvergütung zeitanteilig zu berechnen war. Mit Wirkung zum Ablauf der Hauptversammlung 2021 ist Herr Dr. Kley aus dem Aufsichtsrat und dem Personalausschuss, der sich unter anderem mit der Vorbereitung von Entscheidungen im Zusammenhang mit der Vorstandsvergütung befasst, ausgeschieden. Der Aufsichtsrat hat Herrn Dr. Bock mit Wirkung zum 12. Mai 2021 als Nachfolger in den Personalausschuss gewählt.

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. 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 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 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 Entwicklung der Gesellschaft. Es berücksichtigt auch Belange wichtiger Stakeholder der Gesellschaft (insbesondere Aktionäre, Kunden, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter). 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 Zielbetrags sind an eine Finanzkennzahl (RoCE im Segment Automobile) und 50 % an strategische Fokusziele gekoppelt. Die Verpflichtung, den Nettobetrag 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 ab dem Geschäftsjahr 2021 im Überblick

Die nachfolgende Tabelle zeigt das ab dem Geschäftsjahr 2021 geltende Vergütungssystem im Überblick.

BESTANDTEIL	Parameter / Bemessungsgrundlage, Festlegungen zur Höhe
FESTE VERGÜTUNGSBESTANDTEILE	
Grundvergütung	Mitglied des Vorstands: — 0,90 Mio. € p. a. (1. Bestellperiode) — 1,05 Mio. € p. a. (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr) Vorstandsvorsitzender: — 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 Versorgungsbeitrag p. a.: Mitglied des Vorstands: 400.000 € Vorstandsvorsitzender: 700.000 €
Strategiebezug	<ul style="list-style-type: none"> — Grundvergütung wirkt dem Eingehen unverhältnismäßig hoher Risiken zur Erreichung kurzfristiger Ziele entgegen und leistet damit Beitrag zur langfristigen Entwicklung der Gesellschaft — Feste Vergütungsbestandteile sind Voraussetzung wettbewerbsfähiger Vergütung zur Gewinnung und Bindung qualifizierter Vorstandsmitglieder
VARIABLE VERGÜTUNGSBESTANDTEILE	
Tantieme	
Tantieme (Summe von Ergebniskomponente und Leistungskomponente)	<ul style="list-style-type: none"> — Zielbetrag p. a. (bei 100 % Zielerreichung): — 0,95 Mio. € (1. Bestellperiode) — 1,15 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr) — 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): — 0,475 Mio. € (1. Bestellperiode) — 0,575 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr) — 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.: — 0,855 Mio. € (1. Bestellperiode) — 1,035 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr) — 1,890 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)

BESTANDTEIL**Parameter / Bemessungsgrundlage, Festlegungen zur Höhe****VARIABLE VERGÜTBESTANDTEILE****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)
 - 0,575 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr)
 - 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:¹
 - 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-Aspekten (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)
 - 1,035 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr)
 - 1,890 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)

Strategiebezug

- Ergebniskomponente der Tantieme honoriert Erreichung finanzieller Ziele und fördert ergebnisbezogene Teile der Geschäftsstrategie
- Leistungskomponente der Tantieme motiviert zur Verfolgung nichtfinanzieller strategischer Ziele zur langfristigen Entwicklung der Gesellschaft

Aktienorientierte Vergütung**Eigeninvestmentbarbetrag**

- Verpflichtung des Vorstandsmitglieds, einen zweckgebundenen Barbetrag (Eigeninvestmentbarbetrag) nach Abzug von Steuern und Abgaben 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)
 - 1,28 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr)
 - 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

¹ Zu den festgelegten Zielen für Geschäftsjahr 2021 siehe unten [\[Variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2021 \]](#).

BESTANDTEIL**Parameter / Bemessungsgrundlage, Festlegungen zur Höhe****VARIABLE VERGÜTBESTANDTEILE****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)
 - 0,64 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr)
 - 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)
 - 1,152 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr)
 - 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)
 - 0,64 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr)
 - 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 % des Zielbetrags des Eigeninvestmentbarbetrags x Faktor strategisches Fokusziel 1 + 25 % des Zielbetrags des Eigeninvestmentbarbetrags x 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)
 - 1,152 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr)
 - 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 ausbezahlter 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 BMWAG 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 BMWAG 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 2021 hat die Überprüfung ergeben, dass die Zielvergütungen und die Maximalvergütungen sowie 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.

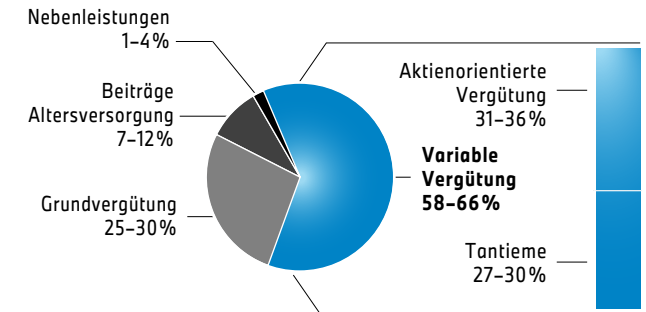
Die Zielgesamtvergütung setzt sich aus der festen Vergütung und der variablen Vergütung zusammen. Innerhalb der variablen Vergütung übersteigt der Anteil der aktienorientierten Vergütung als langfristig variable Vergütung den Anteil der Tantieme als kurzfristig variable Vergütung. Der Anteil der einzelnen Vergütungsbestandteile liegt dabei innerhalb der vom Vergütungssystem vorgegebenen Bandbreiten.

a) Zielvergütung für das Geschäftsjahr 2021

Die nachfolgenden Tabellen stellen die individuelle Zielvergütung der Mitglieder des Vorstands und den relativen Anteil der jeweiligen Vergütungskomponente an der Zielgesamtvergütung dar.

ÜBERSICHT ZIELGESAMTVERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES VORSTANDS

in %



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 2021 (2020)

OLIVER ZIPSE

Vorsitzender des Vorstands seit 16. August 2019

Mitglied des Vorstands seit 13. Mai 2015

ILKA HORSTMEIER

Personal- und Sozialwesen, Arbeitsdirektorin

seit 1. November 2019

	Geschäftsjahr 2021 ¹		Geschäftsjahr 2020 ²		Geschäftsjahr 2021 ¹		Geschäftsjahr 2020 ²		
	in €	in %	in €	in %	in €	in %	in €	in %	
Feste Vergütung	Festvergütung (Grundvergütung)	1.950.000	27	1.800.000	27	900.000	26	800.000	24
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	19.355	0,3	66.256	1	47.633	1	87.374	3
	Beitrag zur betrieblichen Altersversorgung	700.000	10	500.000	7	400.000	12	350.000	10
	Summe	2.669.355	37	2.366.256	35	1.347.633	40	1.237.374	37
Variable Vergütung	TANTIEME								
	Ergebniskomponente der Tantieme 2020	(-)	(-)	540.000	8	(-)	(-)	255.000	8
	Leistungskomponente der Tantieme 2020	(-)	(-)	1.260.000	19	(-)	(-)	595.000	18
	Ergebniskomponente der Tantieme 2021	1.050.000	15	(-)	(-)	475.000	14	(-)	(-)
	Leistungskomponente der Tantieme 2021	1.050.000	15	(-)	(-)	475.000	14	(-)	(-)
	PERFORMANCE CASH PLAN								
	PCP 2020-2022	(-)	(-)	1.600.000	24	(-)	(-)	850.000	25
	AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG								
	Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2020 für Halteverpflichtung 2021-2025	(-)	(-)	810.000	12	(-)	(-)	382.500	11
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2020 für Halteverpflichtung 2021-2025 ³	(-)	(-)	123.873	2	(-)	(-)	62.790	2
Eigeninvestmentbarbetrag 2021 ⁴									
RoCE-Komponente	1.175.000	17	(-)	(-)	550.000	16	(-)	(-)	
Komponente Strategische Fokusziele	1.175.000	17	(-)	(-)	550.000	16	(-)	(-)	
Summe	4.450.000	63	4.333.873	65	2.050.000	60	2.145.290	63	
Zielgesamtvergütung	7.119.355	100	6.700.129	100	3.397.633	100	3.382.664	100	

¹ Vergütungssystem ab Geschäftsjahr 2021.

² Vergütungssystem bis Geschäftsjahr 2020.

³ Vorläufiger Geldwert berechnet zum 2. Januar 2021 gemäß DRS 17 a. F. Die endgültige Anzahl der Matching-Aktien bzw. der endgültige Geldwert steht jeweils erst zum Zeitpunkt der Erfüllung der Investverpflichtung in Stammaktien der Gesellschaft fest.

⁴ Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: Ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien.

ZIELVERGÜTUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021 (2020)

		MILAN NEDELJKOVIĆ Produktion seit 1. Oktober 2019		Geschäftsjahr 2020 ²		PIETER NOTA Kunde, Marken, Vertrieb seit 1. Januar 2018		Geschäftsjahr 2020 ²	
		Geschäftsjahr 2021 ¹		Geschäftsjahr 2020 ²		Geschäftsjahr 2021 ¹		Geschäftsjahr 2020 ²	
		in €	in %	in €	in %	in €	in %	in €	in %
Feste Vergütung	Festvergütung (Grundvergütung)	900.000	27	800.000	24	1.050.000	27	800.000	24
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	43.237	1	101.973	3	18.525	0,5	18.408	1
	Beitrag zur betrieblichen Altersversorgung	400.000	12	350.000	10	400.000	10	350.000	11
	Summe	1.343.237	40	1.251.973	37	1.468.525	38	1.168.408	35
TANTIEME									
	Ergebniskomponente der Tantieme 2020	(-)	(-)	255.000	8	(-)	(-)	255.000	8
	Leistungskomponente der Tantieme 2020	(-)	(-)	595.000	18	(-)	(-)	595.000	18
	Ergebniskomponente der Tantieme 2021	475.000	14	(-)	(-)	575.000	15	(-)	(-)
	Leistungskomponente der Tantieme 2021	475.000	14	(-)	(-)	575.000	15	(-)	(-)
PERFORMANCE CASH PLAN									
Variable Vergütung	PCP 2020-2022	(-)	(-)	850.000	25	(-)	(-)	850.000	26
AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG									
	Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2020 für Halteverpflichtung 2021-2025	(-)	(-)	382.500	11	(-)	(-)	382.500	12
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2020 für Halteverpflichtung 2021-2025 ³	(-)	(-)	62.790	2	(-)	(-)	62.790	2
	Eigeninvestmentbarbetrag 2021 ⁴								
	RoCE-Komponente	550.000	16	(-)	(-)	640.000	16	(-)	(-)
	Komponente Strategische Fokusziele	550.000	16	(-)	(-)	640.000	16	(-)	(-)
	Summe	2.050.000	60	2.145.290	63	2.430.000	62	2.145.290	65
	Zielgesamtvergütung	3.393.237	100	3.397.263	100	3.898.525	100	3.313.698	100

¹ Vergütungssystem ab Geschäftsjahr 2021.

² Vergütungssystem bis Geschäftsjahr 2020.

³ Vorläufiger Geldwert berechnet zum 2. Januar 2021 gemäß DRS 17 a. F. Die endgültige Anzahl der Matching-Aktien bzw. der endgültige Geldwert steht jeweils erst zum Zeitpunkt der Erfüllung der Investverpflichtung in Stammaktien der Gesellschaft fest.

⁴ Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: Ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien.

ZIELVERGÜTUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021 (2020)

		NICOLAS PETER Finanzen seit 1. Januar 2017				FRANK WEBER Entwicklung seit 1. Juli 2020			
		Geschäftsjahr 2021 ¹		Geschäftsjahr 2020 ²		Geschäftsjahr 2021 ¹		Geschäftsjahr 2020 ²	
		in €	in %	in €	in %	in €	in %	in €	in %
Feste Vergütung	Festvergütung (Grundvergütung)	1.050.000	27	950.000	25	900.000	26	400.000	24
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	22.746	1	24.231	1	97.833	3	28.593	2
	Beitrag zur betrieblichen Altersversorgung	400.000	10	350.000	9	400.000	12	175.000	10
	Summe	1.472.746	38	1.324.231	35	1.397.833	41	603.593	36
TANTIEME									
	Ergebniskomponente der Tantieme 2020	(-)	(-)	300.000	8	(-)	(-)	127.500	8
	Leistungskomponente der Tantieme 2020	(-)	(-)	700.000	18	(-)	(-)	297.500	18
	Ergebniskomponente der Tantieme 2021	575.000	15	(-)	(-)	475.000	14	(-)	(-)
	Leistungskomponente der Tantieme 2021	575.000	15	(-)	(-)	475.000	14	(-)	(-)
PERFORMANCE CASH PLAN									
Variable Vergütung	PCP 2020-2022	(-)	(-)	950.000	25	(-)	(-)	425.000	25
AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG									
	Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2020 für Halteverpflichtung 2021-2025	(-)	(-)	450.000	12	(-)	(-)	191.250	11
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2020 für Halteverpflichtung 2021-2025 ³	(-)	(-)	68.802	2	(-)	(-)	31.360	2
	Eigeninvestmentbarbetrag 2021 ⁴								
	RoCE-Komponente	640.000	16	(-)	(-)	550.000	16	(-)	(-)
	Komponente Strategische Fokusziele	640.000	16	(-)	(-)	550.000	16	(-)	(-)
	Summe	2.430.000	62	2.468.802	65	2.050.000	59	1.072.610	64
	Zielgesamtvergütung	3.902.746	100	3.793.033	100	3.447.833	100	1.676.203	100

¹ Vergütungssystem ab Geschäftsjahr 2021.² Vergütungssystem bis Geschäftsjahr 2020.³ Vorläufiger Geldwert berechnet zum 2. Januar 2021 gemäß DRS 17 a. F. Die endgültige Anzahl der Matching-Aktien bzw. der endgültige Geldwert steht jeweils erst zum Zeitpunkt der Erfüllung der Investverpflichtung in Stammaktien der Gesellschaft fest.⁴ Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: Ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien.

ZIELVERGÜTUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021 (2020)**ANDREAS WENDT**Einkauf und Lieferantennetzwerk
von 1. Oktober 2018 bis 31. Dezember 2021

		Geschäftsjahr 2021 ¹		Geschäftsjahr 2020 ²	
		in €	in %	in €	in %
Feste Vergütung	Festvergütung (Grundvergütung)	937.500	26	800.000	24
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	60.303	2	56.319	2
	Beitrag zur betrieblichen Altersversorgung	400.000	11	350.000	10
	Summe	1.397.803	39	1.206.319	36
TANTIEME					
	Ergebniskomponente der Tantieme 2020	(-)	(-)	255.000	8
	Leistungskomponente der Tantieme 2020	(-)	(-)	595.000	18
	Ergebniskomponente der Tantieme 2021	500.000	14	(-)	(-)
	Leistungskomponente der Tantieme 2021	500.000	14	(-)	(-)
PERFORMANCE CASH PLAN					
Variable Vergütung	PCP 2020-2022	(-)	(-)	850.000	25
AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG					
	Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2020 für Halteverpflichtung 2021-2025	(-)	(-)	382.500	11
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2020 für Halteverpflichtung 2021-2025 ³	(-)	(-)	62.790	2
	Eigeninvestmentbarbetrag 2021 ⁴				
	RoCE-Komponente	572.500	16	(-)	(-)
	Komponente Strategische Fokusziele	572.500	16	(-)	(-)
	Summe	2.145.000	61	2.145.290	64
Zielgesamtvergütung		3.542.803	100	3.351.609	100

¹ Vergütungssystem ab Geschäftsjahr 2021.² Vergütungssystem bis Geschäftsjahr 2020.³ Vorläufiger Geldwert berechnet zum 2. Januar 2021 gemäß DRS 17 a. F. Die endgültige Anzahl der Matching-Aktien bzw. der endgültige Geldwert steht jeweils erst zum Zeitpunkt der Erfüllung der Investverpflichtung in Stammaktien der Gesellschaft fest.⁴ Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: Ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien.

b) Maximal- und Minimalvergütung für das Geschäftsjahr 2021

Der Aufsichtsrat hat die Vergütung der Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr (Erdienungs-jahr) 2021 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 Erdienungs-jahr 2021 umfasst als feste Bestandteile die Grundvergütung 2021, die sonstige feste Vergütung 2021, den Versorgungsbeitrag und einen darüber hinaus gehenden Dienstzeitaufwand 2021 sowie als variable Bestandteile die Tantieme für das Erdienungs-jahr 2021 und die aktienorientierte Vergütung für das Erdienungs-jahr 2021. Auch eventuelle Sonderzahlungen zum Ausgleich von Gehaltsverlusten aus einem vorangehenden Dienstverhältnis und/oder zur Deckung von

Umzugskosten bei Neubestellungen werden von der Maximalvergütung abgedeckt.

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.

MAXIMAL- UND MINIMALVERGÜTUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021

in €		OLIVER ZIPSE Vorsitzender des Vorstands seit 16. August 2019 Mitglied des Vorstands seit 13. Mai 2015		ILKA HORSTMEIER Personal und Sozialwesen, Arbeitsdirektorin seit 1. November 2019		MILAN NEDELJKOVIĆ Produktion seit 1. Oktober 2019		PIETER NOTA Kunde, Marken, Vertrieb seit 1. Januar 2018	
		Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.
Feste Vergütung	Festvergütung (Grundvergütung)	1.950.000	1.950.000	900.000	900.000	900.000	900.000	1.050.000	1.050.000
	Nebenleistungen	19.355	19.355	47.633	47.633	43.237	43.237	18.525	18.525
	Summe	1.969.355	1.969.355	947.633	947.633	943.237	943.237	1.068.525	1.068.525
TANTIEME									
Variable Vergütung	Ergebniskomponente der Tantieme	1.890.000	0	855.000	0	855.000	0	1.035.000	0
	Leistungskomponente der Tantieme	1.890.000	0	855.000	0	855.000	0	1.035.000	0
	AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG (EIGENINVESTMENTBARBETRAG) ¹								
	RoCE-Komponente	2.115.000	0	990.000	0	990.000	0	1.152.000	0
	Komponente Strategische Fokusziele	2.115.000	0	990.000	0	990.000	0	1.152.000	0
Summe	8.010.000	0	3.690.000	0	3.690.000	0	4.374.000	0	
Summe feste und variable Vergütung		9.979.355	1.969.355	4.637.633	947.633	4.633.237	943.237	5.442.525	1.068.525
Versorgungsaufwand ²		702.274	702.274	401.765	401.765	401.466	401.466	402.852	402.852
Maximalvergütung³ / Minimalvergütung		9.850.000	2.671.629	4.925.000	1.349.398	4.925.000	1.344.703	5.500.000	1.471.377

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 Versorgungsbeitrag und ein eventuell darüber hinaus gehender Dienstzeitaufwand bilden die Kosten für das Unternehmen ab (Versorgungsaufwand), dieser Betrag wird nicht an das Vorstandsmitglied ausbezahlt.

³ Maximalvergütung i. S. d. § 87a Abs. 1 Satz 2 Ziffer 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 werden von der Maximalvergütung abgedeckt.

MAXIMAL- UND MINIMALVERGÜTUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021

in €		NICOLAS PETER Finanzen seit 1. Januar 2017		FRANK WEBER Entwicklung seit 1. Juli 2020		ANDREAS WENDT Einkauf und Lieferantennetzwerk von 1. Oktober 2018 bis 31. Dezember 2021	
		Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.
Feste Vergütung	Festvergütung (Grundvergütung)	1.050.000	1.050.000	900.000	900.000	937.500	937.500
	Nebenleistungen	22.746	22.746	97.833	97.833	60.303	60.303
	Summe	1.072.746	1.072.746	997.833	997.833	997.803	997.803
TANTIEME							
	Ergebniskomponente der Tantieme	1.035.000	0	855.000	0	900.000	0
	Leistungskomponente der Tantieme	1.035.000	0	855.000	0	900.000	0
Variable Vergütung	AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG (EIGENINVESTMENTBARBETRAG) ¹						
	RoCE-Komponente	1.152.000	0	990.000	0	1.030.500	0
	Komponente Strategische Fokusziele	1.152.000	0	990.000	0	1.030.500	0
	Summe	4.374.000	0	3.690.000	0	3.861.000	0
Summe feste und variable Vergütung		5.446.746	1.072.746	4.687.833	997.833	4.858.803	997.803
Versorgungsaufwand ²		401.099	401.099	402.075	402.075	401.099	401.099
Maximalvergütung³ / Minimalvergütung		5.500.000	1.473.845	4.925.000	1.399.908	5.068.750	1.398.902

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 Versorgungsbeitrag und ein eventuell darüber hinaus gehender Dienstzeitaufwand bilden die Kosten für das Unternehmen ab (Versorgungsaufwand), dieser Betrag wird nicht an das Vorstandsmitglied ausbezahlt.

³ Maximalvergütung i. S. d. § 87a Abs. 1 Satz 2 Ziffer 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 werden von der Maximalvergütung abgedeckt.

Die für das Erdienungsjahr 2021 festgelegten Höchstgrenzen für die einzelnen variablen Vergütungsbestandteile und die festgelegten Maximalvergütungen wurden in allen Fällen eingehalten [↗ siehe Tabelle Gewährte und Geschuldete Vergütung](#).

In der gewährten und geschuldeten Vergütung im Geschäftsjahr 2021 nach § 162 AktG [↗ siehe Tabelle Gewährte und Geschuldete Vergütung](#) ist bei den bereits im Geschäftsjahr 2019 amtierenden Vorstandsmitgliedern zusätzlich eine Auszahlung aus dem Performance Cash Plan 2019-2021 enthalten. Diese variable Komponente des für die Geschäftsjahre 2018 bis 2020 geltenden Vergütungssystems fällt unter die vom Aufsichtsrat für das Erdienungsjahr 2019 festgelegten Gesamtobergrenzen. Eine endgültige Bewertung der Einhaltung der festgelegten Gesamtobergrenzen für das Erdienungsjahr 2019 ist erst mit Auszahlung der Matching-Komponente der aktienbasierten Vergütung für das Erdienungsjahr 2019 nach Ablauf der vierjährigen Aktienhaltefrist im Geschäftsjahr 2024 möglich.

In der gewährten und geschuldeten Vergütung im Geschäftsjahr 2021 nach § 162 AktG [↗ siehe Tabelle Gewährte und Geschuldete Vergütung](#) ist zudem die im Mai 2021 nach Ablauf der vierjährigen Aktienhaltepflicht erfolgte Auszahlung der Matching-Komponente der aktienbasierten Vergütung für das Erdienungsjahr 2016 an die im Geschäftsjahr 2016 amtierenden Vorstandsmitglieder enthalten. Diese Komponente unterfällt der für das Erdienungsjahr 2016 festgelegten Gesamtobergrenze, die für die damals amtierenden Vorstandsmitglieder eingehalten wurde.

4. Vergütung für das Geschäftsjahr 2021

Der Aufsichtsrat hat auf Vorschlag des Personalausschusses im Dezember 2020 für das Geschäftsjahr 2021 die Zielvergütung für die Mitglieder des Vorstands und die Leistungskriterien für die im Vergütungssystem vorgesehenen variablen Vergütungsbestandteile festgelegt. Im März 2022 hat der Aufsichtsrat auf Vorschlag des Personalausschusses nach Prüfung und Beurteilung der Zielerreichung die Höhe

der variablen Vergütungsbestandteile der Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2021 festgesetzt bzw. bestätigt.

a) Feste Vergütung für das Geschäftsjahr 2021

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.

Die Nebenleistungen umfassen insbesondere Versicherungsleistungen, geldwerte Vorteile aus Fahrzeugnutzung sowie Nutzung von Telefonen und Computern, Gesundheitsvorsorge, 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 2021 wurden keine derartigen Zusagen erteilt.

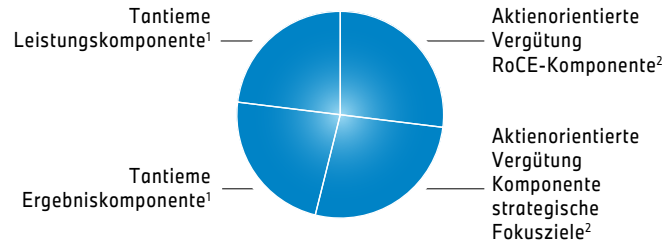
b) Variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2021

Die variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2021 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 vom Vorstand aufgestellte langfristige Unternehmensplanung und Planung zur Geschäftsentwicklung des Folgejahres, die dem Aufsichtsrat zur Zustimmung vorgelegt werden. Zum Strategiebezug der einzelnen Vergütungskomponenten siehe auch oben [↗ Überblick über das Vergütungssystem](#).

ÜBERSICHT FESTE VERGÜTUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021

in €	Grundvergütung	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	Feste Vergütung Gesamt
Oliver Zipse	1.950.000	19.355	1.969.355
Ilka Horstmeier	900.000	47.633	947.633
Milan Nedeljković	900.000	43.237	943.237
Pieter Nota	1.050.000	18.525	1.068.525
Nicolas Peter	1.050.000	22.746	1.072.746
Frank Weber	900.000	97.833	997.833
Andreas Wendt	937.500	60.303	997.803

ÜBERSICHT VARIABLE ZIELVERGÜTUNG



¹ Jeweils ca. 23–24% der variablen Zielvergütung.

² Jeweils ca. 26–27% der variablen Zielvergütung.

(1) Tantieme für das Geschäftsjahr 2021

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 Erdienungs-jahr vorgelegt wird.

Ergebniskomponente der Tantieme

Die Ergebniskomponente der Tantieme honoriert den Geschäftserfolg im Erdienungs-jahr, der an den finanziellen Kennzahlen „Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG“ und „Konzernumsatzrendite nach Steuern“ gemessen wird. Hierzu verabschiedet der Aufsichtsrat vor Beginn des Erdienungs-jahres eine Zuordnungsmatrix, aus der sich anhand der erreichten Werte ein Ergebnisfaktor ergibt.

Für beide Kennzahlen definiert der Aufsichtsrat vor Beginn des Erdienungs-jahres 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

ÜBERSICHT ZUSAMMENSETZUNG DER TANTIEME

ERGEBNISKOMPONENTE

$$50\% \text{ DES ZIELBETRAGS} \times \text{ERGEBNISFAKTOR}$$

- Ergebnisfaktor wird abgeleitet aus Zuordnungsmatrix mit den Parametern „Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG“ und „Konzernumsatzrendite nach Steuern“ im Erdienungs-jahr.
- Ergebnisfaktor kann maximal 1,8 betragen.

LEISTUNGSKOMPONENTE

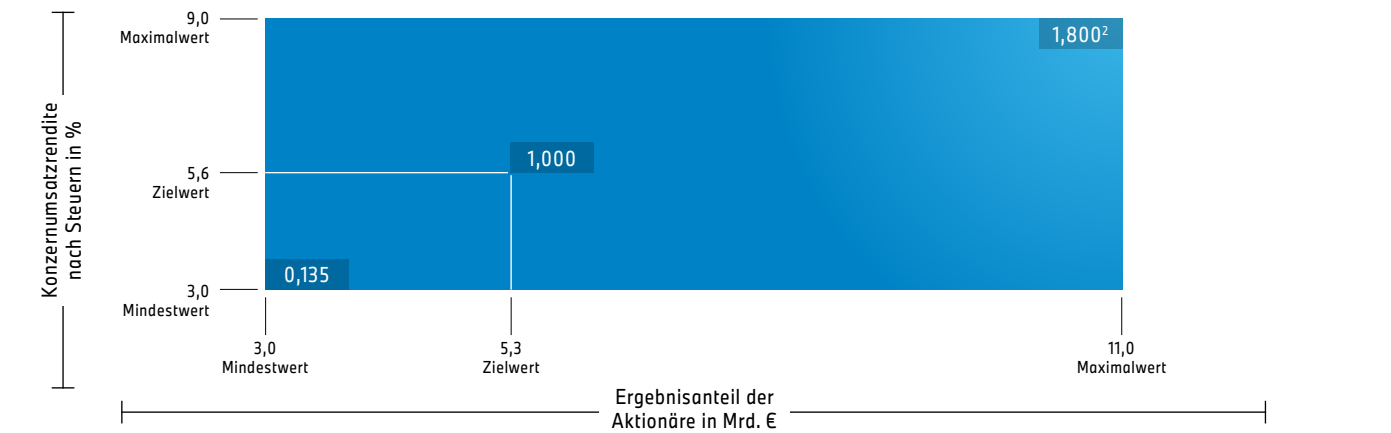
$$50\% \text{ DES ZIELBETRAGS} \times \text{LEISTUNGSFAKTOR} = \text{TANTIEME}$$

- Leistungsfaktor leitet sich ab aus
 - 50 % ressortübergreifenden ESG-Zielen,
 - 40 % sonstigen ressortübergreifenden Zielen,
 - 10 % individuellen Ressortzielen.
- Leistungsfaktor kann maximal 1,8 betragen.
- Begrenzung auf 180 % des Zielbetrags

Zielwerte beträgt der Ergebnisfaktor 1,000 (entspricht einer Zielerreichung von 100%). Ab Erreichen beider Maximalwerte beträgt der Ergebnisfaktor 1,800 (entspricht der maxi-

mal möglichen Zielerreichung von 180%). Für Zwischenwerte ergibt sich der Ergebnisfaktor aus der Matrix.

ERGEBNISKOMPONENTE DER TANTIEME: ZUORDNUNGSMATRIX¹



¹ Vereinfachte Darstellung

² Ergebnisfaktor 2021

Zielsetzung und Zielerreichung Ergebniskomponente der Tantieme für das Geschäftsjahr 2021

Die Zielsetzung und Zielerreichung sowie die konkreten Beträge der Ergebniskomponente der Tantieme für das Geschäftsjahr 2021 sind aus den folgenden Tabellen ersichtlich. Im Geschäftsjahr 2021 wurden ein Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG in Höhe von 12,4 Mrd. € und eine Konzernumsatzrendite nach Steuern in Höhe von 11,2 % 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 gedeckelt wurde (entspricht der maximal möglichen Zielerreichung von 180 %).

Leistungskomponente der Tantieme

Die Leistungskomponente der Tantieme honoriert die Erreichung bestimmter nichtfinanzieller Ziele. Vor Beginn des Geschäftsjahres 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 ressort-

spezifische 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 Leistungskomponente der Tantieme für das Geschäftsjahr 2021

Die vom Aufsichtsrat für das Erdienungsjahr 2021 im Rahmen der Leistungskomponente der Tantieme festgelegten Ziele sowie die Gewichtung der Kriterien und die individuelle Zielerreichung sind in den nachfolgenden Tabellen zusammengefasst.

ZIELSETZUNG UND ZIELERREICHUNG ERGEBNISKOMponente DER TANTIEME FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021

Leistungskriterien	Mindestwert	Zielwert	Maximalwert	Ist-Wert	Gesamtziel- erreichung in %	Ergebnis- faktor
Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG in Mrd. €	3,0	5,3	11,0	12,4	180 %	1,800
Konzernumsatzrendite nach Steuern in %	3,0	5,6	9,0	11,2		

ÜBERSICHT ERGEBNISKOMponente DER TANTIEME FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021

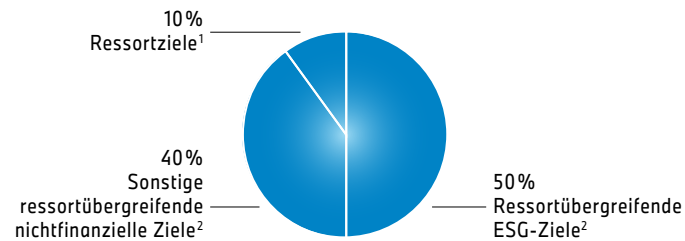
Vorstandsmitglied	Anteiliger Zielbetrag der Tantieme in €	Ergebnisfaktor	Ergebniskomponente der Tantieme in €
Oliver Zipse	1.050.000	1,800	1.890.000
Ilka Horstmeier	475.000		855.000
Milan Nedeljković	475.000		855.000
Pieter Nota	575.000		1.035.000
Nicolas Peter	575.000		1.035.000
Frank Weber	475.000		855.000
Andreas Wendt	500.000		900.000

Zur Feststellung der Zielerreichung 2021 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 beiden Teilleistungsfaktoren mit der Gewichtung 10 % für die Ressortziele und 90 % für die ressortübergreifenden Ziele ermittelt. Von den ressortübergreifenden Zielen entfallen 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 bewusst 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 Personalaus-

schluss und Plenum des Aufsichtsrats. Als Grundlage seiner Beurteilung hat der Aufsichtsrat sich 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 Fortbildung, Zielgrößen für Diversity in der Belegschaft und Ergebnisse von Mitarbeiterbefragungen. Zur Beurteilung einzelner Messgrößen wurden auch die Ergebnisse von Vergleichsstudien und -berechnungen herangezogen. Neben einer Betrachtung der Leistungen im Jahr 2021 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 2021 bewertet und im Wege des Ausblicks die Bedeutung der Leistungen im Jahr 2021 für die künftige Unternehmensentwicklung abgeschätzt.

ÜBERSICHT ZIELE DER LEISTUNGSKOMPONENTE DER TANTIEME FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021



¹ Individuelle Bewertung je Vorstandsmitglied.

² Gemeinschaftliche Bewertung des Vorstands als Team.

ZIELSETZUNG LEISTUNGSKOMPONENTE DER TANTIEME FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021

		Zielsetzung	Gewichtung
Ressortübergreifende ESG-Ziele	Gesamtvorstand ¹	Innovationsleistung (ökologisch) Entwicklung der Reputation (z. B. Unternehmenskultur, Förderung Integrität und Compliance) 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. Wahrnehmung am Kapitalmarkt, Markenstärke)
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	
	Oliver Zipse	Koordinierung der Arbeit des Vorstands Positionierung zu Gesetzgebungsvorhaben Weiterentwicklung des Compliance Management Systems Präsentation und Vertretung neuer Produkte	
	Ilka Horstmeier	Förderung Arbeitgeberattraktivität Personalrestrukturierung und -qualifizierung Umsetzung der Diversity Strategie Strategische Weiterentwicklung des Immobilienmanagements	
	Milan Nedeljković	Effiziente Steuerung des Produktionsnetzwerks Dynamische Ausrichtung der Produktionsstruktur nach strategischen Gesichtspunkten Erreichung von Qualitätszielen in der Produktion Reduktion der CO ₂ Emissionen in der Produktion	
	Pieter Nota	Absatz- und Preisplanung sowie Potentialrealisierung in den Vertriebsmärkten Vorbereitung und erfolgreiche Durchführung des Launch neuer Produkte Ausbau der digitalen Marketing- und Verkaufskonzepte Ausbau des Internen Kontrollsystems (IKS) in Bezug auf Vertriebssteuerung und -berichterstattung	10 %
Spezifische Ressortziele	Nicolas Peter	Verlässliche Kapitalmarktcommunication Vorbereitung des ersten Integrierten Geschäftsberichts und Weiterentwicklung des IKS für nichtfinanzielle Kennzahlen Finanzielles Risikomanagement und Sicherstellung der Konzernfinanzierung während und nach der Covid-19 Pandemie Koordination der Umsetzung Performance NEXT Finanzziele	
	Frank Weber	Entwicklung attraktiver und emotionaler Fahrzeugmodelle Termingerechte Übergabe der geplanten neuen Produkte an die Produktion Entwicklung neue Fahrzeugarchitektur Weiterentwicklung des automatisierten Fahrens und der Wasserstofftechnologie	
	Andreas Wendt	Sicherstellung der Produktionsflexibilität für Fahrzeugkomponenten Aufrechterhaltung eines leistungsfähigen und flexiblen Lieferantennetzwerks in der Covid-19 Pandemie Umsetzung der Qualitätsanforderungen und Kostenziele im Lieferantennetzwerk Aufbau eines CO ₂ -Management Systems in der Lieferkette	

¹ Gemeinschaftliche Bewertung des Vorstands als Team. ² Individuelle Bewertung je Vorstandsmitglied.

ÜBERSICHT ZIELERREICHUNG LEISTUNGSKOMPONENTE DER TANTIEME FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021

	Ziele	Gewichtung	Durchschnittliche Zielerreichung in %	Leistungsfaktor	Anteiliger Zielbetrag der Tantieme in €	Leistungskomponente der Tantieme in €
Oliver Zipse	Ressortübergreifende Ziele – ESG	50 %	107,0 %	1,06	1.050.000	1.113.000
	Ressortübergreifende Ziele – Sonstige	40 %	102,5 %			
	Ressortziele	10 %	118,1 %			
Ilka Horstmeier	Ressortübergreifende Ziele – ESG	50 %	107,0 %	1,06	475.000	503.500
	Ressortübergreifende Ziele – Sonstige	40 %	102,5 %			
	Ressortziele	10 %	113,8 %			
Milan Nedeljković	Ressortübergreifende Ziele – ESG	50 %	107,0 %	1,06	475.000	503.500
	Ressortübergreifende Ziele – Sonstige	40 %	102,5 %			
	Ressortziele	10 %	113,1 %			
Pieter Nota	Ressortübergreifende Ziele – ESG	50 %	107,0 %	1,06	575.000	609.500
	Ressortübergreifende Ziele – Sonstige	40 %	102,5 %			
	Ressortziele	10 %	113,1 %			
Nicolas Peter	Ressortübergreifende Ziele – ESG	50 %	107,0 %	1,06	575.000	609.500
	Ressortübergreifende Ziele – Sonstige	40 %	102,5 %			
	Ressortziele	10 %	116,3 %			
Frank Weber	Ressortübergreifende Ziele – ESG	50 %	107,0 %	1,06	475.000	503.500
	Ressortübergreifende Ziele – Sonstige	40 %	102,5 %			
	Ressortziele	10 %	115,6 %			
Andreas Wendt	Ressortübergreifende Ziele – ESG	50 %	107,0 %	1,06	500.000	530.000
	Ressortübergreifende Ziele – Sonstige	40 %	102,5 %			
	Ressortziele	10 %	115,6 %			

(2) Aktienorientierte Vergütung für das Geschäftsjahr 2021

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 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 Kapitalmarktperformance.

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 Erdienungsyear vorgelegt wird. Er ist abhängig vom Zielbetrag, vom erzielten RoCE im Segment Automobile und vom Erreichungsgrad bestimmter strategischer Fokusziele im Erdienungsyear. Der Eigeninvestmentbarbetrag ist auf maximal 180 % des Zielbetrags begrenzt und berechnet sich wie folgt:

$$\text{Eigeninvestmentbarbetrag} = \text{RoCE-Komponente} + \text{Komponente strategische Fokusziele}$$

Zielbetrag des Eigeninvestmentbarbetrags

Die Zielbeträge für das Jahr 2021 für die einzelnen Vorstandsmitglieder sind aus der Tabelle „Übersicht Aktienorientierte Vergütung für das Geschäftsjahr 2021“ unten ersichtlich.

RoCE-Komponente des Eigeninvestmentbarbetrags

Der Aufsichtsrat setzt vor Beginn des jeweiligen Erdienungsyear basierend auf der Unternehmensplanung einen Mindest-, einen Ziel- und einen Maximalwert für den RoCE im Segment Automobile im Erdienungsyear 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 Erdienungsyear mit 50 % des individuellen Zielbetrags multipliziert wird.

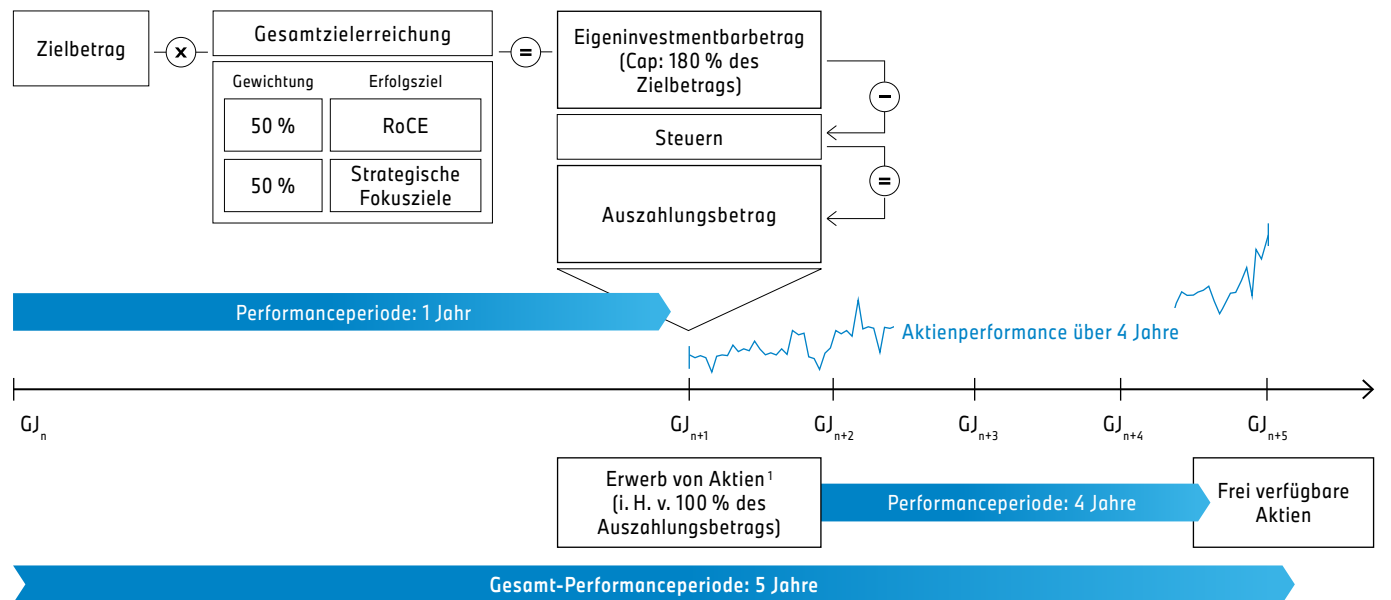
Komponente strategische Fokusziele des Eigeninvestmentbarbetrags

Der Aufsichtsrat bestimmt vor Beginn des Erdienungsyear 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 Erdienungsyear 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 strategi-

sche Fokusziel ein Anteil von 25 % des individuellen Zielbetrags, soweit der Aufsichtsrat keine andere Gewichtung beschließt. Sind mehr als zwei strategische Fokusziele festgelegt, bestimmt der Aufsichtsrat die Gewichtung.

ÜBERSICHT AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG



¹ Vereinfachte Darstellung. Auszahlung, Erwerb der Aktien und Beginn der vierjährigen Haltefrist erfolgen im Anschluss an die ordentliche Hauptversammlung, welcher der Jahresabschluss für das Erdienungsyear vorgelegt wird.

Zielsetzung und Zielerreichung bei der RoCE-Komponente für das Geschäftsjahr 2021

Der RoCE im Segment Automobile für das Geschäftsjahr 2021 ist definiert als das Segmentergebnis vor Finanzergebnis, dividiert durch das durchschnittlich eingesetzte Kapital im Segment. Für das Erdienungs Jahr 2021 hat der Aufsichtsrat folgende Werte festgelegt: Mindestwert: 10 %, Zielwert: 16 %, Maximalwert: 45 %. Der erreichte RoCE für das Geschäftsjahr 2021 beträgt 59,9 %, so dass der für die Bemessung der RoCE-Komponente festgelegte Höchstwert übertroffen wurde und der RoCE-Faktor für die Berechnung des Eigeninvestmentbarbetrags 1,80 beträgt (Maximalwert). Die Zielsetzung durch den Aufsichtsrat erfolgte im Dezember 2020 auf Grundlage der langfristigen Unternehmensplanung. Der RoCE für das Segment Automobile verzeichnete

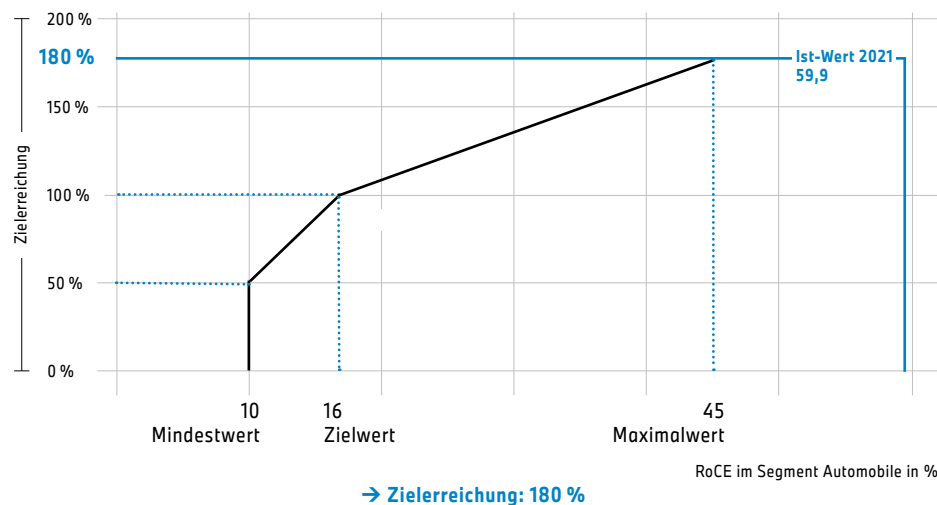
im Geschäftsjahr 2021 einen deutlichen Anstieg auf 59,9 % (2020: 12,7 % / +47,2 Prozentpunkte). Dieser war im Wesentlichen bedingt durch das gestiegene EBIT im Vergleich zum Vorjahr. Zu der Entwicklung trugen auch der Rückgang des eingesetzten Kapitals, im Wesentlichen der Rückgang des durchschnittlichen Vorratsbestands im Geschäftsjahr bei. Hintergründe sind insbesondere die schnelle Erholung des operativen Geschäfts von den Folgen der Corona-Pandemie und die positiven Preiseffekte bei den Neu- und Gebrauchtwagen infolge der Verknappung des Angebots durch die angespannte Liefersituation bei Halbleitern.

Zielsetzung und Zielerreichung bei der Komponente strategische Fokusziele für das Geschäftsjahr 2021

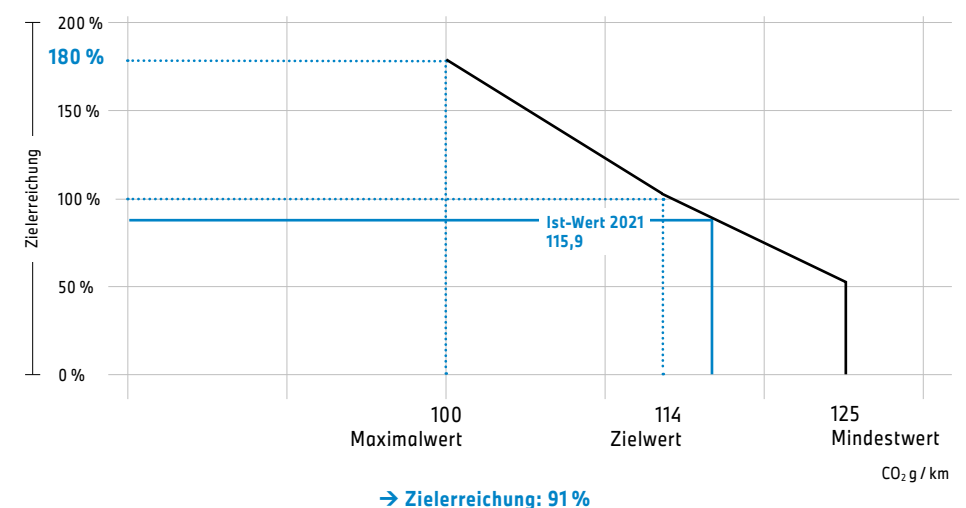
Für das Erdienungs Jahr 2021 hat der Aufsichtsrat im Dezember 2020 in Übereinstimmung mit dem Vergütungssystem die folgenden strategischen Fokusziele bestimmt:

- 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



ZIELSETZUNG UND ZIELERREICHUNG REDUKTION CO₂-FLOTTENEMISSION (EU)¹



¹ Gemäß dem WLTP -Testverfahren. Seit September 2018 müssen alle Fahrzeuge in der EU nach dem neuen Typprüfzyklus WLTP zugelassen werden. Allerdings wurde die Berechnung der CO₂-Flottenemissionen seitens der EU-Kommission erst 2021 auf WLTP umgestellt. Deshalb war bis einschließlich 2020 zur Berichterstattung eine Rückrechnung der WLTP-Flottenemissionen auf NEFZ Werte notwendig.

Im Hinblick auf die Reduktion der CO₂-Flottenemissionen nach WLTP hat der Aufsichtsrat für das Erdienungsyear 2021 folgende Werte in CO₂ g/km nach WLTP für den Flottenverbrauch in Europa als vergütungsrelevante Schwellenwerte festgelegt: Mindestwert: 125 CO₂ g/km, Zielwert: 114 CO₂ g/km, Maximalwert: 100 CO₂ g/km. Der Ist-Wert für das Geschäftsjahr 2021 beträgt 115,9 CO₂ g/km, so dass die Zielerreichung bei 91 % liegt. Der erreichte und bereits in der Zielsetzung ambitionierte CO₂-Flottenwert unterschreitet damit 2021 den gesetzlichen Grenzwert von 125,8 CO₂ g/km um 9,9 CO₂ g/km.

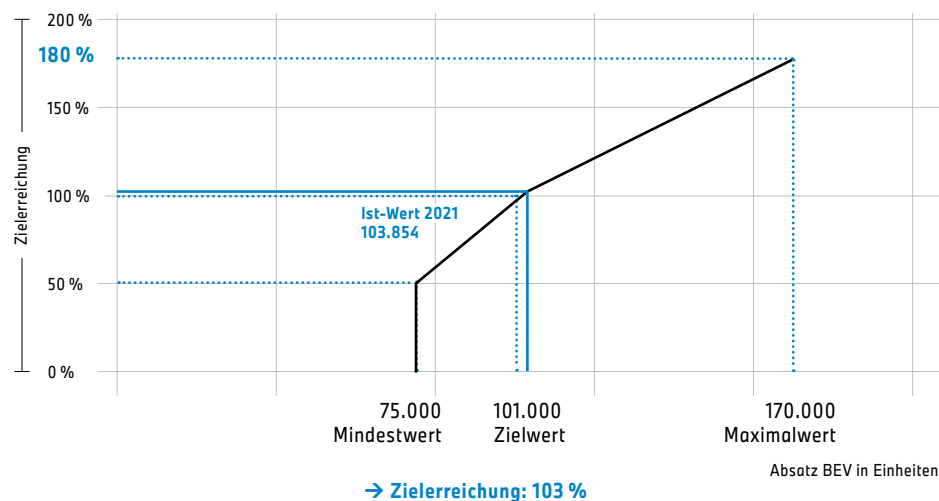
Für den Absatz vollelektrischer Fahrzeuge (BEV) hat der Aufsichtsrat für das Erdienungsyear 2021 folgende Referenzwerte in Einheiten festgelegt: Mindestwert: 75.000 Einheiten, Zielwert: 101.000 Einheiten, Maximalwert: 170.000 Einheiten.

Der Ist-Wert für das Geschäftsjahr 2021 beträgt 103.854 Einheiten, so dass die Zielerreichung bei 103 % liegt.

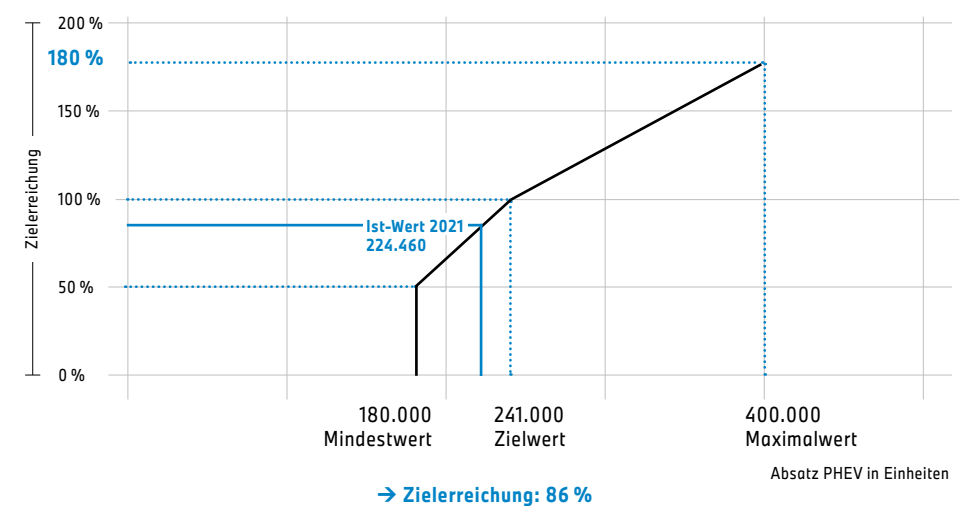
Für den Absatz von Plug-in-Hybrid Fahrzeugen (PHEV) hat der Aufsichtsrat für das Erdienungsyear 2021 folgende Referenzwerte in Einheiten festgelegt: Mindestwert: 180.000 Einheiten, Zielwert: 241.000 Einheiten, Maximalwert: 400.000 Einheiten. Der Ist-Wert für das Geschäftsjahr 2021 beträgt 224.460 Einheiten, so dass die Zielerreichung bei 86 % liegt.

Der Eigeninvestmentbarbetrag für das Erdienungsyear 2021 wird im Anschluss an die ordentliche Hauptversammlung 2022 ausbezahlt, der der Jahresabschluss der BMW AG für das Geschäftsjahr 2021 vorgelegt wird.

ZIELSETZUNG UND ZIELERREICHUNG ABSATZ BEV



ZIELSETZUNG UND ZIELERREICHUNG ABSATZ PHEV



Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über die Zielsetzung und die Zielerreichung der aktienorientierten Vergütung für das Geschäftsjahr 2021.

ZIELSETZUNG UND ZIELERREICHUNG AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021

	Leistungskriterien	Gewichtung	Mindestwert	Zielwert	Maximalwert	Ist-Wert	Zielerreichung	Faktor
RoCE-Komponente	RoCE im Segment Automobile (in%)	50 %	10,00	16,00	45,00	59,90	180 %	1,80
Komponente strategische Fokusziele	Reduktion CO ₂ Flottenemissionen (in g / km)	25 %	125	114	100	115,9	91 %	0,91
	Absatz vollelektrische Fahrzeuge (BEV) in Einheiten	12,50 %	75.000	101.000	170.000	103.854	103 %	1,03
	Absatz Plug-in-Hybrid Fahrzeuge (PHEV) in Einheiten	12,50 %	180.000	241.000	400.000	224.460	86 %	0,86

ÜBERSICHT AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021

Vorstandsmitglied	RoCE Komponente			Komponente strategisches Fokusziel (CO ₂)			Komponente strategisches Fokusziel (BEV)			Komponente strategisches Fokusziel (PHEV)			Summe
	Anteiliger Zielbetrag in €	RoCE-Faktor	RoCE-Komponente in €	Anteiliger Zielbetrag in €	Faktor strategisches Fokusziel (CO ₂)	Komponente strategisches Fokusziel CO ₂ in €	Anteiliger Zielbetrag in €	Faktor strategisches Fokusziel (BEV)	Komponente strategisches Fokusziel BEV in €	Anteiliger Zielbetrag in €	Faktor strategisches Fokusziel (PHEV)	Komponente strategisches Fokusziel PHEV in €	Eigen investmentbarbetrag in €
Oliver Zipse	1.175.000		2.115.000	587.500		534.625	293.750		302.563	293.750		252.625	3.204.813
Ilka Horstmeier	550.000		990.000	275.000		250.250	137.500		141.625	137.500		118.250	1.500.125
Milan Nedeljković	550.000		990.000	275.000		250.250	137.500		141.625	137.500		118.250	1.500.125
Pieter Nota	640.000	1,80	1.152.000	320.000	0,91	291.200	160.000	1,03	164.800	160.000	0,86	137.600	1.745.600
Nicolas Peter	640.000		1.152.000	320.000		291.200	160.000		164.800	160.000		137.600	1.745.600
Frank Weber	550.000		990.000	275.000		250.250	137.500		141.625	137.500		118.250	1.500.125
Andreas Wendt	572.500		1.030.500	286.250		260.488	143.125		147.419	143.125		123.088	1.561.494

5. Aktienhaltevorschriften

Die zum 31. Dezember 2021 amtierenden Mitglieder des Vorstands halten aufgrund der aktienorientierten Vergütungsprogramme für die Geschäftsjahre 2017 – 2020 insgesamt 58.560 BMW Stammaktien mit bestehender Halteverpflichtung.

Die aktienorientierte Vergütung (Investkomponente) für das Erdienungsjahr 2020 wurde 2021 ausbezahlt, unmittelbar nach Auszahlung wurden die BMW Stammaktien erworben.

6. Altersversorgung

Das System zur Altersversorgung sieht jährliche Beiträge durch das Unternehmen mit einer garantierten Mindestverzinsung in Höhe des in der Deckungsrückstellungsverordnung festgelegten Höchstzinssatzes vor. Zusagen über eine jährliche Beitragszahlung zur betrieblichen Altersversorgung sind an die Laufzeit der Bestellung zum Mitglied des Vorstands gekoppelt. Anwartschaften auf Versorgungsleistungen werden unverfallbar, wenn das Dienstverhältnis ein Jahr bestanden hat. Für den Fall der Beendigung des Mandatsverhältnisses bestehen nach dem beitragsorientierten System Regelungen für den Todes- oder Invaliditätsfall zur Auszahlung der auf den individuellen Altersversorgungskonten verbuchten Beträge als Einmal- oder Ratenzahlung.

Ausgeschiedene Vorstandsmitglieder haben im Fall von Versorgungszusagen frühestens Anspruch auf die Altersleistung mit Vollendung des 62. Lebensjahres. Die Höhe der Leistungen richtet sich nach der Höhe des individuellen Ansparkontos des jeweiligen Vorstandsmitglieds. Dieses ergibt sich aus den jährlich eingebrachten Beiträgen sowie einer jährlichen Verzinsung in Abhängigkeit von der Kapitalanlageform. Die Auszahlung erfolgt nach Wahl des Vorstandsmitglieds als Einmalbetrag oder in Jahresraten. Die Möglichkeit der Auszahlung als lebenslange Rente oder in Mischformen besteht nur für Zusagen, die vor 2016 gegeben wurden. Für den Fall, dass ein anspruchsberechtigtes Vorstandsmitglied vor Eintritt des Versorgungsfalls verstirbt, hat

BMW STAMMAKTIE MIT BESTEHENDER HALTEVERPFLICHTUNG AUS AKTIENBASIERTER VERGÜTUNG FÜR GESCHÄFTSJAHRE 2017– 2020, INDIVIDUALISIERT¹

	Aktienbestand zum 1. Januar 2021	Zugang im Geschäftsjahr ²	Ablauf der Haltefrist im Geschäftsjahr	Aktienbestand zum 31. Dezember 2021
Oliver Zipse	16.637	4.508	2.771	18.374
	(11.938)	(6.696)	(1.997)	(16.637)
Ilka Horstmeier	782	2.285	(-)	3.067
	(-)	(782)	(-)	(782)
Milan Nedeljković	1.174	2.285	(-)	3.459
	(-)	(1.174)	(-)	(1.174)
Pieter Nota	8.650	2.285	(-)	10.935
	(3.954)	(4.696)	(-)	(8.650)
Nicolas Peter	11.110	2.504	(-)	13.614
	(6.736)	(4.374)	(-)	(11.110)
Frank Weber	0	1.142	(-)	1.142
	(-)	(-)	(-)	(-)
Andreas Wendt	5.684	2.285	(-)	7.969
	(988)	(4.696)	(-)	(5.684)
Gesamt	44.037	17.294	2.771	58.560
	(23.616)	(22.418)	(1.997)	(59.341)³

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 (Investkomponente) 2020 im Mai 2021 mit anschließendem Erwerb der ausgewiesenen BMW Stammaktien, für die die vierjährige Haltefrist bis 2025 gilt.

³ Die Vorjahresangabe zum Aktienbestand zum 31. Dezember beinhaltet Angaben zu Aktien, die von einem im Geschäftsjahr 2020 ausgeschiedenen Mitglied des Vorstands gehalten wurden.

ein hinterbliebener Ehegatte beziehungsweise eingetragener Lebenspartner, andernfalls haben hinterbliebene Kinder in Abhängigkeit von Alter und Stand der Ausbildung Anspruch auf eine Hinterbliebenenleistung. 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 2021 amtierende Mitglieder des Vorstands sind im Berichtsjahr Aufwendungen für Leistungen nach Beendigung des Dienstverhältnisses in Höhe von 3,1 Mio. € (2020: 2,6 Mio. €) angefallen. Hierbei handelt es sich um die Dotierung von Pensionsrückstellungen gemäß IAS 19.

7. Malus und Clawback Regelungen

Das seit Geschäftsjahr 2021 geltende Vergütungssystem sieht unter bestimmten Voraussetzungen für die variable Vergütung die Möglichkeit des Einbehalts (Malus) und der Rückforderung bereits ausbezahlter Vergütung (Clawback) vor. Die Regelungen ermöglichen es dem Aufsichtsrat, die variable Vergütung bei bestimmten schwerwiegenden Compliance-Verstößen einzubehalten oder zurückzufordern (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 2021 keinen Anlass festgestellt, um variable Vergütungsbestandteile einzubehalten oder zurückzufordern.

8. Regelungen für Todesfall, Invalidität und nachvertragliches Wettbewerbsverbot

Für den Fall des Todes und der Invalidität bestehen Sonderregelungen über die vorzeitige Fälligkeit von Performance Cash Plänen und aktienbasierten Vergütungskomponenten (Matching-Komponenten) auf Basis der Zielbeträge. 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,

Eigeninvestmentbarbetrag) 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 des Deutschen Corporate Governance Kodex vom 16. Dezember 2019 wird eine eventuelle Abfindungszahlung auf die Karenzentschädigung angerechnet. Gleiches 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. Für den Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 beträgt die ihm vertraglich geschuldete Karenzentschädigung ca. 1,1 Mio. €. Hierfür wurde eine Rückstellung gebildet.

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 feste und variable Vergütung nach § 162 AktG.

Die Tabellen enthalten alle Beträge, die den einzelnen Vorstandsmitgliedern im Berichtszeitraum zugeflossen sind („gewährte Vergütung“) beziehungsweise 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

VERSORGUNGSZUSAGEN

in €	Dienstzeitaufwand nach IFRS im Geschäftsjahr 2021	Barwert der Anwartschaften auf Pensionen nach IFRS zum 31. Dezember 2021
Oliver Zipse	702.274 (502.626)	4.644.382 (3.701.016)
Ilka Horstmeier	401.765 (352.433)	1.953.670 (1.391.936)
Milan Nedeljković	401.466 (352.121)	2.441.046 (1.830.168)
Pieter Nota	402.852 (354.680)	1.632.365 (1.157.145)
Nicolas Peter	401.099 (351.746)	3.731.163 (3.134.163)
Frank Weber	402.075 (175.000)	1.100.507 (655.460)
Andreas Wendt	401.099 (351.746)	3.379.883 (2.863.441)
Gesamt¹	3.112.630 (2.615.352)	18.883.016 (18.289.989)

¹ Die Vorjahresangaben beinhalten Angaben zu einem im Geschäftsjahr 2020 ausgeschiedenem Mitglied des Vorstands.

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 2021 im Sinne des § 162 AktG ausgewiesen:

- Tantieme für das Geschäftsjahr 2021 (Auszahlung in 2022),
- Aktienorientierte Vergütung (Eigeninvestmentbarbetrag) für das Geschäftsjahr 2021 (Auszahlung in 2022),
- Performance Cash Plan 2019-2021 wegen des Ablaufs des dreijährigen Bemessungszeitraums im Geschäftsjahr 2021 (Erdienungsjahr 2019, Auszahlung in 2022),
- Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) für das Erdienungsjahr 2016 wegen des Ablaufs der vierjährigen Haltefrist im Geschäftsjahr 2021 (Auszahlung in 2021).

Die gewährte und geschuldete Vergütung umfasst daher alle durch die Tätigkeit der Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2021 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 beziehungsweise mit Ablauf des Geschäftsjahrs 2021 entstanden ist.

Zusätzlich zur Vergütungshöhe ist auch der relative Anteil der jeweiligen Vergütungskomponente an der gewährten und geschuldeten Gesamtvergütung angeben. Zum Zweck der Übersichtlichkeit ist zusätzlich der Dienstzeitaufwand für die betriebliche Altersversorgung angegeben, obwohl dieser nicht als Vergütung im Sinne von § 162 AktG einzuordnen ist.

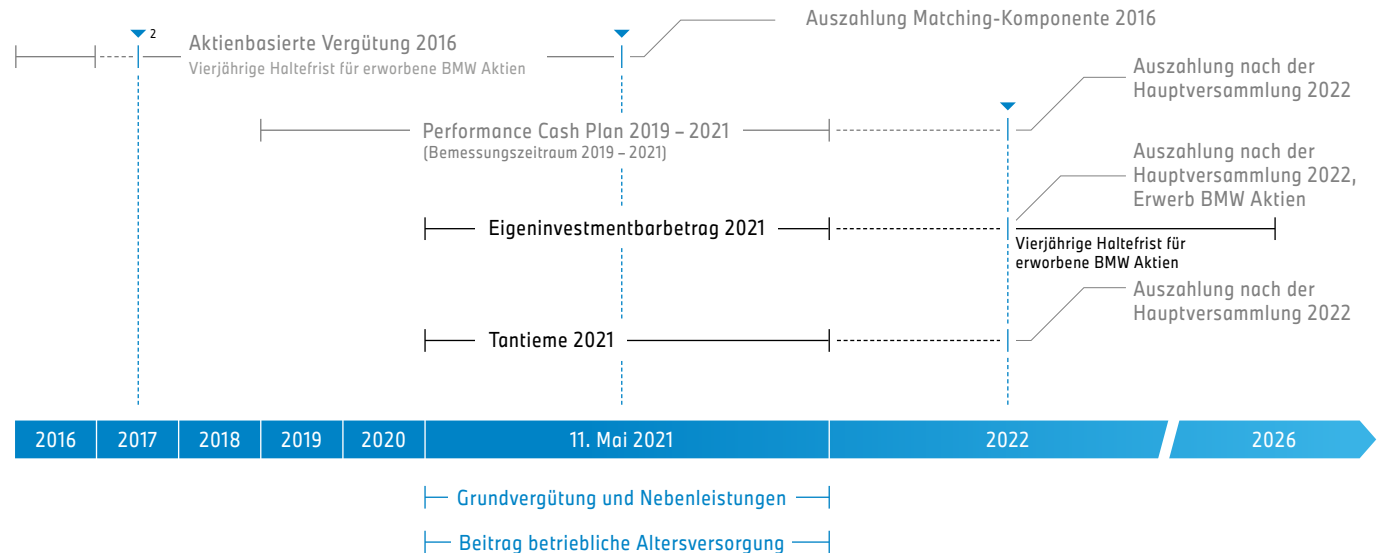
a) Variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2021

Die variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2021 und die Zielerreichung sind oben unter [Variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2021](#) erläutert.

b) Performance Cash Plan 2019 – 2021

Das für die Geschäftsjahre 2018 bis 2020 geltende Vergü-

ÜBERSICHT GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG GESCHÄFTSJAHR 2021 MIT AUSZAHLUNGSPROFIL ¹



¹ Vereinfachte Darstellung.

² Auszahlung Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2016 in 2017, unmittelbar nach Auszahlung Erwerb BMW Stammaktien mit Halteverpflichtung 2017 – 2021.

tungssystem 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 Leistungs-factor 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.

Die am 1. Januar 2018 amtierenden Mitglieder des Vorstands erhielten aus dem Performance Cash Plan 2019 – 2021 im Jahr 2020 eine Vorauszahlung. Die Vorauszahlung betrug für ein Vorstandsmitglied in der ersten Bestellperiode 0,5 Mio. €, ab der zweiten Bestellperiode oder dem vierten Mandatsjahr 0,6 Mio. €. Für den Vorsitzenden des Vorstands lag sie bei 0,9 Mio. €. Nach Ablauf des Bemessungszeitraums wird die Vorauszahlung in Abhängigkeit von dem dann ermittelten Anspruch zurückgefordert oder in Anrechnung gebracht.

Der Performance Cash Plan 2019 – 2021 wurde für die Leistung der Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2019 zugesagt. Zum Bilanzstichtag des Berichtsjahres ist der dreijährige Bemessungszeitraum dieser Vergütungskomponente, die bestimmten Verfallsbestimmungen unterlag, abgelaufen.

Im Geschäftsjahr 2021 wurden ein Konzernjahresüberschuss in Höhe von 12,5 Mrd. € und eine Konzernumsatzrendite nach Steuern in Höhe von 11,2 % erzielt. Für beide Kennzahlen werden somit die festgelegten Höchstwerte übertroffen, so dass der Ergebnisfaktor auf den Maximalwert von 1,800 gedeckelt wurde (entspricht der maximal möglichen Zielerreichung von 180 %). Auf Basis der Ergebnisfaktoren für die einzelnen Jahre des Bemessungszeitraums (Geschäftsjahr 2019: 0,798, Geschäftsjahr 2020: 0,444, Geschäftsjahr 2021: 1,800) ergibt sich ein mehrjähriger Ergebnisfaktor von 1,014. Der mehrjährige Leistungsfaktor beträgt für alle im Geschäftsjahr 2019 amtierenden Vorstandsmitglieder 1,0, so dass sich für den Performance Cash Plan 2019 – 2021 ein PCP-Faktor von 1,014 ergibt¹.

Bei der Festsetzung des mehrjährigen Leistungsfaktors für die im Geschäftsjahr 2019 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. Für die Geschäftsjahre 2020 und 2021 hat der Aufsichtsrat die durch die Coronapandemie und die Halbleiterkrise bedingten Auswirkungen auf diese Kennzahlen berücksichtigt. Im Hinblick auf den individuellen Ergebnisbeitrag und den Status der Compliance im Ressort der Vorstandsmitglieder war keine andere Bewertung des mehrjährigen Leistungsfaktors geboten.

ÜBERSICHT PERFORMANCE CASH PLAN

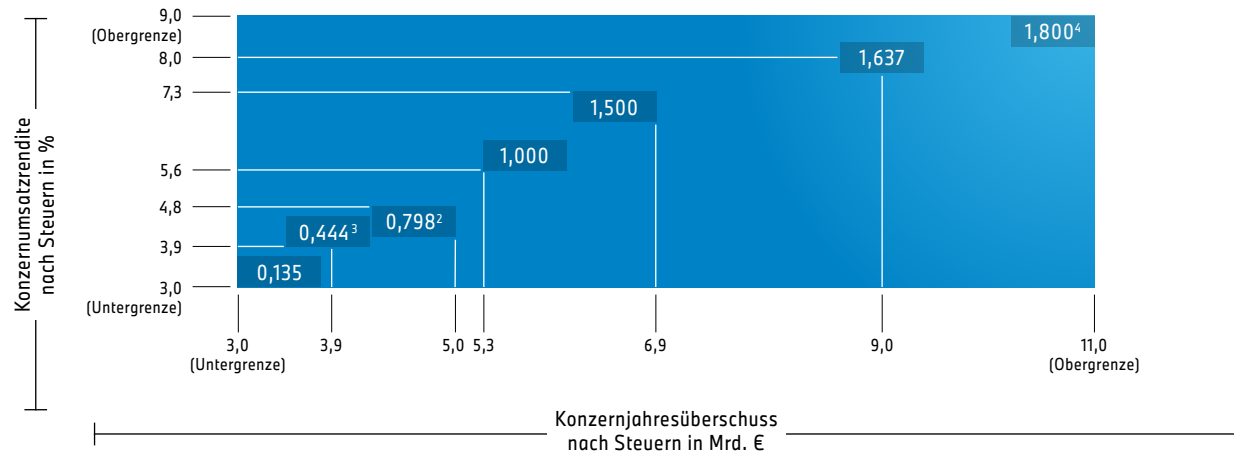
ZIELBETRAG	x	PCP-FAKTOR	=	AUSZAHLUNGSBETRAG
				– Barauszahlung nach Ablauf des Bemessungszeitraums
				– Begrenzung auf 180 % des Zielbetrags

ÜBERSICHT PCP-FAKTOR

MEHRJÄHRIGER ERGEBNISFAKTOR	x	MEHRJÄHRIGER LEISTUNGSFAKTOR	=	PCP-FAKTOR
– Durchschnittswert der Ergebnisfaktoren		Messgrößen mehrjähriger Leistungsfaktor:		
– Messgrößen Konzernjahresüberschuss und Konzernumsatzrendite nach Steuern		– Trend der Geschäftsentwicklung		
– Wert zwischen 0 und 1,800		– Status der Compliance im Ressort des Vorstandsmitglieds		
		– individueller Ergebnisbeitrag		
		– prognostizierter Trend der Geschäftsentwicklung		
		– Wert zwischen 0,9 und 1,1		

¹ Der PCP-Faktor beträgt für Herrn Krüger abweichend von dem oben genannten PCP-Faktor 1,081, da für den Ergebnisfaktor des Geschäftsjahres 2019 ein Wert von 1,0 vereinbart wurde.

ZUORDNUNGSMATRIX FÜR DIE BERECHNUNG DES ERGEBNISFAKTORS FÜR DEN PERFORMANCE CASH PLAN 2019-2021¹



¹vereinfachte Darstellung ²Ergebnisfaktor 2019 ³Ergebnisfaktor 2020 ⁴Ergebnisfaktor 2021

PERFORMANCE CASH PLAN 2019-2021

in €	Zielbetrag	PCP-Faktor	Gesamtbetrag PCP 2019-2021	Vorauszahlung ¹	Vergütung (Auszahlungsbetrag PCP 2019-2021)
Oliver Zipse	1.194.624	1,014	1.211.349	712.900	498.449
Ilka Horstmeier	141.667	1,014	143.650	(-)	143.650
Milan Nedeljković	212.500	1,014	215.475	(-)	215.475
Nicolas Peter	850.000	1,014	861.900	500.000	361.900
Pieter Nota	850.000	1,014	861.900	500.000	361.900
Frank Weber	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
Andreas Wendt	850.000	1,014	861.900	(-)	861.900

¹ Die Vorauszahlung wurde in 2020 ausbezahlt.

c) Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2016

Aktienbasierte Vergütungskomponenten sind seit 2011 in der Vergütung des Vorstands der BMWAG vorgesehen. Im Geschäftsjahr 2021 kam die Matching-Komponente der aktienbasierten Vergütung des Erdienungsjahres 2016 zur Auszahlung.

Nach dem aktienbasierten Vergütungsprogramm des Geschäftsjahres 2016 waren die Vorstandsmitglieder verpflichtet, jeweils einen Betrag in Höhe von 20 % der Gesamtentgelten nach Steuern, den sie zuzüglich Steuern und Sozialabgaben als zusätzliche Barvergütung vom Unternehmen für das Geschäftsjahr 2016 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).

Die Investkomponente für das Geschäftsjahr 2016 wurde unmittelbar nach der Hauptversammlung 2017 am 11. Mai 2017 ausbezahlt, die Stammaktien wurden am 12. Mai 2017 erworben. Die Haltefrist für die erworbenen Stammaktien ist daher am 11. Mai 2021 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 geschuldete Vergütung der Mitglieder des Vorstands.

IM GESCHÄFTSJAHR GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG 2021 (2020)

OLIVER ZIPSE

Vorsitzender des Vorstands seit 16. August 2019

Mitglied des Vorstands seit 13. Mai 2015

		Geschäftsjahr 2021			Geschäftsjahr 2020		
		Erdienungsjahr 2021 in € ¹	Frühere Erdienungsjahre in € ³	in % der Gesamtvergütung	Erdienungsjahr 2020 in € ²	Frühere Erdienungsjahre in € ³	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Festvergütung (Grundvergütung)	1.950.000	(-)	22	1.800.000	(-)	34
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	19.355	(-)	0,2	66.256	(-)	1
	Summe	1.969.355		23	1.866.256		35
TANTIEME							
	Ergebniskomponente der Tantieme 2020	(-)	(-)	(-)	239.760	(-)	4
	Leistungskomponente der Tantieme 2020	(-)	(-)	(-)	1.449.000	(-)	27
	Ergebniskomponente der Tantieme 2021	1.890.000	(-)	22	(-)	(-)	
	Leistungskomponente der Tantieme 2021	1.113.000	(-)	13	(-)	(-)	
PERFORMANCE CASH PLAN							
	PCP 2018-2020	(-)	(-)	(-)	(-)	277.584 ⁹	5
	PCP 2019-2021	(-)	498.449 ⁸	6	(-)	712.900 ⁸	13
Variable Vergütung	AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG						
	Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2020 für Halteverpflichtung 2021-2025	(-)	(-)	(-)	759.942	(-)	14
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2015 für Halteverpflichtung 2016-2020	(-)	(-)	(-)	(-)	33.423	1
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2016 für Halteverpflichtung 2017-2021 ⁴	(-)	76.941	1	(-)	(-)	(-)
	Eigeninvestmentbarbetrag 2021 ⁵						
	RoCE-Komponente	2.115.000	(-)	24	(-)	(-)	(-)
	Komponente Strategische Fokusziele	1.089.813	(-)	12	(-)	(-)	(-)
	Summe variable Vergütung Erdienungsjahr 2021 bzw. frühere Erdienungsjahre	6.207.813	575.390	71 bzw. 7	2.448.702	1.023.907	46 bzw. 19
	Summe	6.783.203		77	3.472.609		65
	Vergütung Erdienungsjahr 2021 bzw. frühere Erdienungsjahre	8.177.168	575.390	93 bzw. 7	4.314.958	1.023.907	81 bzw. 19
Gesamtvergütung nach § 162 AktG	8.752.558		100	5.338.865		100	
Dienstzeitaufwand⁶	702.274			502.626			
Gesamtvergütung zzgl. Dienstzeitaufwand⁷	9.454.832			5.841.491			

¹ Vergütungssystem ab Geschäftsjahr 2021.

² Vergütungssystem bis Geschäftsjahr 2020.

³ Vergütung für frühere Erdienungsjahre, wenn zum Bilanzstichtag die der Vergütungskomponente zugrunde liegende Tätigkeit vollständig erbracht wurde und alle Bedingungen für die Anspruchsentstehung eingetreten sind.

⁴ 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 €.

⁵ Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: Ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien.

⁶ Der Versorgungsaufwand gemäß IAS 19 bildet die Kosten für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht ausbezahlt.

⁷ Entspricht dem bisherigen Ausweis des Zuflusses gemäß den Mustertabellen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017. Für die Einhaltung der festgelegten Maximalvergütung sind nur der Dienstzeitaufwand und die Vergütung für das Erdienungsjahr zu berücksichtigen. Die festgelegte Maximalvergütung für das Erdienungsjahr 2021 beträgt 9.850.000 €, die Vergütung für das Erdienungsjahr 2021 inklusive Dienstzeitaufwand liegt mit 8.879.442 € unter der Maximalvergütung.

⁸ Aus dem PCP 2019 – 2021 wurde in 2020 eine Vorauszahlung i.H.v. 712.900 € ausbezahlt.

⁹ Aus dem PCP 2018 – 2020 wurde in 2019 eine Vorauszahlung i.H.v. 566.666 € ausbezahlt.

IM GESCHÄFTSJAHR GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG 2021 (2020)

ILKA HORSTMEIER

Personal- und Sozialwesen, Arbeitsdirektorin, seit 1. November 2019

		Geschäftsjahr 2021			Geschäftsjahr 2020		
		Erdienungsjahr 2021 in € ¹	Frühere Erdienungsjahre in € ³	in % der Gesamtvergütung	Erdienungsjahr 2020 in € ²	Frühere Erdienungsjahre in € ³	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Festvergütung (Grundvergütung)	900.000	(-)	23	800.000	(-)	39
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	47.633	(-)	1	87.374	(-)	4
	Summe	947.633		24	887.374		43
TANTIEME							
	Ergebniskomponente der Tantieme 2020	(-)	(-)	(-)	113.220	(-)	6
	Leistungskomponente der Tantieme 2020	(-)	(-)	(-)	684.250	(-)	33
	Ergebniskomponente der Tantieme 2021	855.000	(-)	22	(-)	(-)	(-)
	Leistungskomponente der Tantieme 2021	503.500	(-)	13	(-)	(-)	(-)
PERFORMANCE CASH PLAN							
	PCP 2018-2020	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	PCP 2019-2021	(-)	143.650	4	(-)	(-)	(-)
AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG							
Variable Vergütung	Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2020 für Halteverpflichtung 2021-2025	(-)	(-)	(-)	358.862	(-)	18
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2015 für Halteverpflichtung 2016-2020	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2016 für Halteverpflichtung 2017-2021	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Eigeninvestmentbarbetrag 2021 ⁴						
	RoCE-Komponente	990.000	(-)	25	(-)	(-)	(-)
	Komponente Strategische Fokusziele	510.125	(-)	13	(-)	(-)	(-)
	Summe variable Vergütung Erdienungsjahr 2021 bzw. frühere Erdienungsjahre	2.858.625	143.650	72 bzw. 4	1.156.332	(-)	57
Summe	3.002.275		76	1.156.332		57	
Vergütung Erdienungsjahr 2021 bzw. frühere Erdienungsjahre		3.806.258	143.650	96 bzw. 4	2.043.706	(-)	100
Gesamtvergütung nach § 162 AktG		3.949.908		100	2.043.706		100
Dienstzeitaufwand⁵		401.765			352.433		
Gesamtvergütung zzgl. Dienstzeitaufwand⁶		4.351.673			2.396.139		

¹ Vergütungssystem ab Geschäftsjahr 2021.

² Vergütungssystem bis Geschäftsjahr 2020.

³ Vergütung für frühere Erdienungsjahre, wenn zum Bilanzstichtag die der Vergütungskomponente zugrunde liegende Tätigkeit vollständig erbracht wurde und alle Bedingungen für die Anspruchsentstehung eingetreten sind.

⁴ Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: Ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien.

⁵ Der Versorgungsaufwand gemäß IAS 19 bildet die Kosten für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht ausbezahlt.

⁶ Entspricht dem bisherigen Ausweis des Zuflusses gemäß den Mustertabellen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017. Für die Einhaltung der festgelegten Maximalvergütung sind nur der Dienstzeitaufwand und die Vergütung für das Erdienungsjahr zu berücksichtigen. Die festgelegte Maximalvergütung für das Erdienungsjahr 2021 beträgt 4.925.000 €, die Vergütung für das Erdienungsjahr 2021 inklusive Dienstzeitaufwand liegt mit 4.208.023 € unter der Maximalvergütung.

IM GESCHÄFTSJAHR GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG 2021 (2020)**MILAN NEDELJKOVIĆ**

Produktion seit 1. Oktober 2019

		Geschäftsjahr 2021			Geschäftsjahr 2020		
		Erdienungsjahr 2021 in € ¹	Frühere Erdienungsjahre in € ³	in % der Gesamtvergütung	Erdienungsjahr 2020 in € ²	Frühere Erdienungsjahre in € ³	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Festvergütung (Grundvergütung)	900.000	(-)	22	800.000	(-)	39
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	43.237	(-)	1	101.973	(-)	5
	Summe	943.237		23	901.973		44
TANTIEME							
	Ergebniskomponente der Tantieme 2020	(-)	(-)	(-)	113.220	(-)	6
	Leistungskomponente der Tantieme 2020	(-)	(-)	(-)	684.250	(-)	33
	Ergebniskomponente der Tantieme 2021	855.000	(-)	21	(-)	(-)	(-)
	Leistungskomponente der Tantieme 2021	503.500	(-)	13	(-)	(-)	(-)
PERFORMANCE CASH PLAN							
	PCP 2018-2020	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	PCP 2019-2021	(-)	215.475	5	(-)	(-)	(-)
Variable Vergütung	AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG						
	Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2020 für Halteverpflichtung 2021-2025	(-)	(-)	(-)	358.862	(-)	17
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2015 für Halteverpflichtung 2016-2020	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2016 für Halteverpflichtung 2017-2021	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Eigeninvestmentbarbetrag 2021 ⁴						
	RoCE-Komponente	990.000	(-)	25	(-)	(-)	(-)
	Komponente Strategische Fokusziele	510.125	(-)	13	(-)	(-)	(-)
	Summe variable Vergütung Erdienungsjahr 2021 bzw. frühere Erdienungsjahre	2.858.625	215.475	71 bzw. 5	1.156.332	(-)	56
	Summe	3.074.100		77	1.156.332		56
	Vergütung Erdienungsjahr 2021 bzw. frühere Erdienungsjahre	3.801.862	215.475	95 bzw. 5	2.058.305	(-)	100
Gesamtvergütung nach § 162 AktG	4.017.337		100	2.058.305		100	
Dienstzeitaufwand⁵	401.466			352.121			
Gesamtvergütung zzgl. Dienstzeitaufwand⁶	4.418.803			2.396.139			

¹ Vergütungssystem ab Geschäftsjahr 2021.² Vergütungssystem bis Geschäftsjahr 2020.³ Vergütung für frühere Erdienungsjahre, wenn zum Bilanzstichtag die der Vergütungskomponente zugrunde liegende Tätigkeit vollständig erbracht wurde und alle Bedingungen für die Anspruchsentstehung eingetreten sind.⁴ Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: Ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien.⁵ Der Versorgungsaufwand gemäß IAS 19 bildet die Kosten für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht ausbezahlt.⁶ Entspricht dem bisherigen Ausweis des Zuflusses gemäß den Mustertabellen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017. Für die Einhaltung der festgelegten Maximalvergütung sind nur der Dienstzeitaufwand und die Vergütung für das Erdienungsjahr zu berücksichtigen. Die festgelegte Maximalvergütung für das Erdienungsjahr 2021 beträgt 4.925.000 €, die Vergütung für das Erdienungsjahr 2021 inklusive Dienstzeitaufwand liegt mit 4.203.328 € unter der Maximalvergütung.

IM GESCHÄFTSJAHR GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG 2021 (2020)

PIETER NOTA

Kunde, Marken, Vertrieb seit 1. Januar 2018

		Geschäftsjahr 2021			Geschäftsjahr 2020			
		Erdienungsjahr 2021 in € ¹	Frühere Erdienungsjahre in € ³	in % der Gesamtvergütung	Erdienungsjahr 2020 in € ²	Frühere Erdienungsjahre in € ³	in % der Gesamtvergütung	
Feste Vergütung	Festvergütung (Grundvergütung)	1.050.000	(-)	22	800.000	(-)	29	
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	18.525	(-)	0,4	18.408	(-)	1	
	Summe	1.068.525		22	818.408		30	
TANTIEME								
	Ergebniskomponente der Tantieme 2020	(-)	(-)	(-)	113.220	(-)	4	
	Leistungskomponente der Tantieme 2020	(-)	(-)	(-)	684.250	(-)	25	
	Ergebniskomponente der Tantieme 2021	1.035.000	(-)	21	(-)	(-)	(-)	
	Leistungskomponente der Tantieme 2021	609.500	(-)	13	(-)	(-)	(-)	
PERFORMANCE CASH PLAN								
	PCP 2018-2020	(-)	(-)	(-)	(-)	282.850 ⁸	10	
	PCP 2019-2021	(-)	361.900 ⁷	8	(-)	500.000 ⁷	18	
Variable Vergütung	AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG							
		Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2020 für Halteverpflichtung 2021-2025	(-)	(-)	(-)	358.862	(-)	13
		Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2015 für Halteverpflichtung 2016-2020	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
		Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2016 für Halteverpflichtung 2017-2021	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
		Eigeninvestmentbarbetrag 2021 ⁴						
		RoCE-Komponente	1.152.000	(-)	24	(-)	(-)	(-)
		Komponente Strategische Fokusziele	593.600	(-)	12	(-)	(-)	(-)
		Summe variable Vergütung Erdienungsjahr 2021 bzw. frühere Erdienungsjahre	3.390.100	361.900	70 bzw. 8	1.156.332	782.850	42 bzw. 28
		Summe	3.752.000		78	1.939.182		70
		Vergütung Erdienungsjahr 2021 bzw. frühere Erdienungsjahre	4.458.625	361.900	92 bzw. 8	1.974.740	782.850	72 bzw. 28
	Gesamtvergütung nach § 162 AktG	4.820.525		100	2.757.590		100	
	Dienstzeitaufwand⁵	402.852			354.680			
	Gesamtvergütung zzgl. Dienstzeitaufwand⁶	5.223.377			3.112.270			

¹ Vergütungssystem ab Geschäftsjahr 2021.

² Vergütungssystem bis Geschäftsjahr 2020.

³ Vergütung für frühere Erdienungsjahre, wenn zum Bilanzstichtag die der Vergütungskomponente zugrunde liegende Tätigkeit vollständig erbracht wurde und alle Bedingungen für die Anspruchsentstehung eingetreten sind.

⁴ Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: Ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien.

⁵ Der Versorgungsaufwand gemäß IAS 19 bildet die Kosten für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht ausbezahlt.

⁶ Entspricht dem bisherigen Ausweis des Zuflusses gemäß den Mustertabellen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017. Für die Einhaltung der festgelegten Maximalvergütung sind nur der Dienstzeitaufwand und die Vergütung für das Erdienungsjahr zu berücksichtigen. Die festgelegte Maximalvergütung für das Erdienungsjahr 2021 beträgt 5.500.000 €, die Vergütung für das Erdienungsjahr 2021 inklusive Dienstzeitaufwand liegt mit 4.861.477 € unter der Maximalvergütung.

⁷ Aus dem PCP 2019 – 2021 wurde in 2020 eine Vorauszahlung i.H.v. 500.000 € ausbezahlt.

⁸ Aus dem PCP 2018 – 2020 wurde in 2019 eine Vorauszahlung i.H.v. 500.000 € ausbezahlt.

IM GESCHÄFTSJAHR GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG 2021 (2020)

NICOLAS PETER

Finanzen seit 1. Januar 2017

		Geschäftsjahr 2021			Geschäftsjahr 2020		
		Erdienungsjahr 2021 in € ¹	Frühere Erdienungsjahre in € ³	in % der Gesamtvergütung	Erdienungsjahr 2020 in € ²	Frühere Erdienungsjahre in € ³	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Festvergütung (Grundvergütung)	1.050.000	(-)	22	950.000	(-)	30
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	22.746	(-)	0,5	24.231	(-)	1
	Summe	1.072.746		22	974.231		31
TANTIEME							
	Ergebniskomponente der Tantieme 2020	(-)	(-)	(-)	133.200	(-)	4
	Leistungskomponente der Tantieme 2020	(-)	(-)	(-)	805.000	(-)	26
	Ergebniskomponente der Tantieme 2021	1.035.000	(-)	21	(-)	(-)	(-)
	Leistungskomponente der Tantieme 2021	609.500	(-)	13	(-)	(-)	(-)
PERFORMANCE CASH PLAN							
	PCP 2018-2020	(-)	(-)	(-)	(-)	282.850 ⁸	9
	PCP 2019-2021	(-)	361.900 ⁷	8	(-)	500.000 ⁷	16
Variable Vergütung	AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG						
	Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2020 für Halteverpflichtung 2021-2025	(-)	(-)	(-)	422.190	(-)	14
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2015 für Halteverpflichtung 2016-2020	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2016 für Halteverpflichtung 2017-2021	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Eigeninvestmentbarbetrag 2021 ⁴						
	RoCE-Komponente	1.152.000	(-)	24	(-)	(-)	(-)
	Komponente Strategische Fokusziele	593.600	(-)	12	(-)	(-)	(-)
	Summe variable Vergütung Erdienungsjahr 2021 bzw. frühere Erdienungsjahre	3.390.100	361.900	70 bzw. 8	1.360.390	782.850	44 bzw. 25
	Summe	3.752.000		78	2.143.240		69
	Vergütung Erdienungsjahr 2021 bzw. frühere Erdienungsjahre	4.462.846	361.900	93 bzw. 8	2.334.621	782.850	75 bzw. 25
Gesamtvergütung nach § 162 AktG	4.824.746		100	3.117.471		100	
Dienstzeitaufwand⁵	401.099			351.746			
Gesamtvergütung zzgl. Dienstzeitaufwand⁶	5.225.845			3.469.217			

¹ Vergütungssystem ab Geschäftsjahr 2021.

² Vergütungssystem bis Geschäftsjahr 2020.

³ Vergütung für frühere Erdienungsjahre, wenn zum Bilanzstichtag die der Vergütungskomponente zugrunde liegende Tätigkeit vollständig erbracht wurde und alle Bedingungen für die Anspruchsentstehung eingetreten sind.

⁴ Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: Ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien.

⁵ Der Versorgungsaufwand gemäß IAS 19 bildet die Kosten für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht ausbezahlt.

⁶ Entspricht dem bisherigen Ausweis des Zuflusses gemäß den Mustertabellen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017. Für die Einhaltung der festgelegten Maximalvergütung sind nur der Dienstzeitaufwand und die Vergütung für das Erdienungsjahr zu berücksichtigen. Die festgelegte Maximalvergütung für das Erdienungsjahr 2021 beträgt 5.500.000 €, die Vergütung für das Erdienungsjahr 2021 inklusive Dienstzeitaufwand liegt mit 4.863.945 € unter der Maximalvergütung.

⁷ Aus dem PCP 2019 – 2021 wurde in 2020 eine Vorauszahlung i.H.v. 500.000 € ausbezahlt.

⁸ Aus dem PCP 2018 – 2020 wurde in 2019 eine Vorauszahlung i.H.v. 500.000 € ausbezahlt.

IM GESCHÄFTSJAHR GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG 2021 (2020)**FRANK WEBER**

Entwicklung seit 1. Juli 2020

		Geschäftsjahr 2021			Geschäftsjahr 2020		
		Erdienungsjahr 2021 in € ¹	Frühere Erdienungsjahre in € ³	in % der Gesamtvergütung	Erdienungsjahr 2020 in € ²	Frühere Erdienungsjahre in € ³	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Festvergütung (Grundvergütung)	900.000	(-)	23	400.000	(-)	40
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	97.833	(-)	3	28.593	(-)	3
	Summe	997.833		26	428.593		43
TANTIEME							
	Ergebniskomponente der Tantieme 2020	(-)	(-)	(-)	56.610	(-)	6
	Leistungskomponente der Tantieme 2020	(-)	(-)	(-)	342.125	(-)	34
	Ergebniskomponente der Tantieme 2021	855.000	(-)	22	(-)	(-)	(-)
	Leistungskomponente der Tantieme 2021	503.500	(-)	13	(-)	(-)	(-)
PERFORMANCE CASH PLAN							
	PCP 2018-2020	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	PCP 2019-2021	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
Variable Vergütung	AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG						
	Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2020 für Halteverpflichtung 2021-2025	(-)	(-)	(-)	179.431	(-)	18
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2015 für Halteverpflichtung 2016-2020	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2016 für Halteverpflichtung 2017-2021	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Eigeninvestmentbarbetrag 2021 ⁴						
	RoCE-Komponente	990.000	(-)	26	(-)	(-)	(-)
	Komponente Strategische Fokusziele	510.125	(-)	13	(-)	(-)	(-)
	Summe variable Vergütung Erdienungsjahr 2021 bzw. frühere Erdienungsjahre	2.858.625	(-)	74	578.166	(-)	57
	Summe	2.858.625		74	578.166		57
	Vergütung Erdienungsjahr 2021 bzw. frühere Erdienungsjahre	3.856.458	(-)	100	1.006.759	(-)	100
Gesamtvergütung nach § 162 AktG	3.856.458		100	1.006.759		100	
Dienstzeitaufwand⁵	402.075			175.000			
Gesamtvergütung zzgl. Dienstzeitaufwand⁶	4.258.533			1.181.759			

¹ Vergütungssystem ab Geschäftsjahr 2021.² Vergütungssystem bis Geschäftsjahr 2020.³ Vergütung für frühere Erdienungsjahre, wenn zum Bilanzstichtag die der Vergütungskomponente zugrunde liegende Tätigkeit vollständig erbracht wurde und alle Bedingungen für die Anspruchsentstehung eingetreten sind.⁴ Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: Ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien.⁵ Der Versorgungsaufwand gemäß IAS 19 bildet die Kosten für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht ausbezahlt.⁶ Entspricht dem bisherigen Ausweis des Zuflusses gemäß den Mustertabellen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017. Für die Einhaltung der festgelegten Maximalvergütung sind nur der Dienstzeitaufwand und die Vergütung für das Erdienungsjahr zu berücksichtigen. Die festgelegte Maximalvergütung für das Erdienungsjahr 2021 beträgt 4.925.000 €, die Vergütung für das Erdienungsjahr 2021 inklusive Dienstzeitaufwand liegt mit 4.258.533 € unter der Maximalvergütung.

IM GESCHÄFTSJAHR GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG 2021 (2020)**ANDREAS WENDT**

Einkauf und Lieferantennetzwerk von 1. Oktober 2018 bis 31. Dezember 2021

		Geschäftsjahr 2021			Geschäftsjahr 2020		
		Erdienungsjahr 2021 in € ¹	Frühere Erdienungsjahre in € ³	in % der Gesamtvergütung	Erdienungsjahr 2020 in € ²	Frühere Erdienungsjahre in € ³	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Festvergütung (Grundvergütung)	937.500	(-)	19	800.000	(-)	36
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	60.303	(-)	1	56.319	(-)	3
	Summe	997.803		21	856.319		39
TANTIEME							
	Ergebniskomponente der Tantieme 2020	(-)	(-)	(-)	113.220	(-)	5
	Leistungskomponente der Tantieme 2020	(-)	(-)	(-)	684.250	(-)	31
	Ergebniskomponente der Tantieme 2021	900.000	(-)	19	(-)	(-)	(-)
	Leistungskomponente der Tantieme 2021	530.000	(-)	11	(-)	(-)	(-)
PERFORMANCE CASH PLAN							
	PCP 2018-2020	(-)	(-)	(-)	(-)	195.713	9
	PCP 2019-2021	(-)	861.900	18	(-)	(-)	(-)
Variable Vergütung	AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG						
	Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2020 für Halteverpflichtung 2021-2025	(-)	(-)	(-)	358.862	(-)	16
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2015 für Halteverpflichtung 2016-2020	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2016 für Halteverpflichtung 2017-2021	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Eigeninvestmentbarbetrag 2021 ⁴						
	RoCE-Komponente	1.030.500	(-)	21	(-)	(-)	(-)
	Komponente Strategische Fokusziele	530.994	(-)	11	(-)	(-)	(-)
	Summe variable Vergütung Erdienungsjahr 2021 bzw. frühere Erdienungsjahre	2.991.494	861.900	62 bzw. 18	1.156.332	195.713	52 bzw. 9
	Summe	3.853.394		79	1.352.045		61
	Vergütung Erdienungsjahr 2021 bzw. frühere Erdienungsjahre	3.989.297	861.900	82 bzw. 18	2.012.651	195.713	91 bzw. 9
Gesamtvergütung nach § 162 AktG	4.851.197		100	2.208.364		100	
Dienstzeitaufwand⁵	401.099			351.746			
Gesamtvergütung zzgl. Dienstzeitaufwand⁶	5.252.296			2.560.110			

¹ Vergütungssystem ab Geschäftsjahr 2021.² Vergütungssystem bis Geschäftsjahr 2020.³ Vergütung für frühere Erdienungsjahre, wenn zum Bilanzstichtag die der Vergütungskomponente zugrunde liegende Tätigkeit vollständig erbracht wurde und alle Bedingungen für die Anspruchsentstehung eingetreten sind.⁴ Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: Ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien.⁵ Der Versorgungsaufwand gemäß IAS 19 bildet die Kosten für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht ausbezahlt.⁶ Entspricht dem bisherigen Ausweis des Zuflusses gemäß den Mustertabellen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017. Für die Einhaltung der festgelegten Maximalvergütung sind nur der Dienstzeitaufwand und die Vergütung für das Erdienungsjahr zu berücksichtigen. Die festgelegte Maximalvergütung für das Erdienungsjahr 2021 beträgt 5.068.750 €, die Vergütung für das Erdienungsjahr 2021 inklusive Dienstzeitaufwand liegt mit 4.390.396 € unter der Maximalvergütung.

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 innerhalb der letzten zehn Geschäftsjahre endgültig beendet haben, 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 2019-2021 und/oder die aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2016. Insoweit wird auf die Ausführungen zur gewährten und geschuldeten Vergütung für die aktiven Mitglieder des Vorstands verwiesen.

IM GESCHÄFTSJAHR GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG 2021

		FRANK-PETER ARNDT Mitglied des Vorstands bis 31. März 2013		
		Geschäftsjahr 2021 in €	Frühere Erdienungsjahre in € ¹	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	30.128	(-)	12
	Summe	30.128		12
Variable Vergütung	Performance Cash Plan 2019-2021	(-)	(-)	(-)
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2016 für Halteverpflichtung 2017-2021	(-)	(-)	(-)
	Summe	(-)		(-)
Karenzentschädigung/ Altersversorgungsbezüge	Karenzentschädigung	(-)	(-)	(-)
	Pensionen	216.814	(-)	88
	(Teil-)Kapitalzahlungen	(-)	(-)	(-)
	Summe	216.814		88
Summe Vergütung Geschäftsjahre 2021 bzw. frühere Erdienungsjahre		246.942	(-)	
Gesamtvergütung nach § 162 AktG		246.942		100

		MILAGROS CAIÑA CARREIRO-ANDREE Mitglied des Vorstands bis 31. Oktober 2019		
		Geschäftsjahr 2021 in €	Frühere Erdienungsjahre in € ¹	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	32.950	(-)	4
	Summe	32.950		4
Variable Vergütung	Performance Cash Plan 2019-2021	(-)	363.300 ²	47
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2016 für Halteverpflichtung 2017-2021	(-)	96.364 ³	12
	Summe	459.664		59
Karenzentschädigung/ Altersversorgungsbezüge	Karenzentschädigung	285.000	(-)	37
	Pensionen	(-)	(-)	(-)
	(Teil-)Kapitalzahlungen	(-)	(-)	(-)
	Summe	285.000		37
Summe Vergütung Geschäftsjahre 2021 bzw. frühere Erdienungsjahre		317.950	459.664	
Gesamtvergütung nach § 162 AktG		777.615		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) 2019-2021 beträgt 950.000 €. Aus dem PCP 2019-2021 wurde 2020 eine Vorauszahlung i.H.v. 600.000 € geleistet.

³ Die Anzahl der 2017 mit der Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2016 erworbenen Aktien beträgt 3.470 (Kaufdatum 12. Mai 2017 zu einem Kurs von 87,50 €). Die Matching-Komponente 2016 wurde im Mai 2021 in bar ausbezahlt. Die Anzahl der rechnerischen Matching-Aktien für die Berechnung des Gegenwerts in Geld beläuft sich auf 1.156 (Ablauf Haltefrist 11. Mai 2021). Referenzkurs für Berechnung des Gegenwerts der Matching-Aktien: 83,36 €.

IM GESCHÄFTSJAHR GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG 2021

		KLAUS DRAEGER Mitglied des Vorstands bis 30. September 2016			FRIEDRICH EICHNER Mitglied des Vorstands bis 31. Dezember 2016		
		Geschäftsjahr 2021 in €	Frühere Erdienungsjahre in € ¹	in % der Gesamtvergütung	Geschäftsjahr 2021 in €	Frühere Erdienungsjahre in € ¹	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	27.604	(-)	7	27.335	(-)	7
	Summe	27.604		7	27.335		7
Variable Vergütung	Performance Cash Plan 2019-2021	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2016 für Halteverpflichtung 2017-2021	(-)	72.273 ²	19	(-)	96.364 ³	24
	Summe	72.273		19	96.364		24
Karenzent- schädigung/ Altersversor- gungsbezüge	Karenzentschädigung	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Pensionen	279.984	(-)	74	272.727	(-)	69
	(Teil-)Kapitalzahlungen	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Summe	279.984		74	272.727		69
Summe Vergütung Geschäftsjahre 2021 bzw. frühere Erdienungsjahre		307.588	72.273		300.062	96.364	
Gesamtvergütung nach § 162 AktG		379.861		100	396.427		100

		KLAUS FRÖHLICH Mitglied des Vorstands bis 30. Juni 2020		
		Geschäftsjahr 2021 in €	Frühere Erdienungsjahre in € ¹	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	20.629	(-)	3
	Summe	20.629		3
Variable Vergütung	Performance Cash Plan 2019-2021	(-)	363.300 ⁴	49
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2016 für Halteverpflichtung 2017-2021	(-)	76.941 ⁵	10
	Summe	440.241		59
Karenzent- schädigung/ Altersversor- gungsbezüge	Karenzentschädigung	285.000	(-)	38
	Pensionen	(-)	(-)	(-)
	(Teil-)Kapitalzahlungen	(-)	(-)	(-)
	Summe	285.000		38
Summe Vergütung Geschäftsjahre 2021 bzw. frühere Erdienungsjahre		305.629	440.241	
Gesamtvergütung nach § 162 AktG		745.870		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 2017 mit der Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2016 erworbenen Aktien beträgt 2.603 (Kaufdatum 12. Mai 2017 zu einem Kurs von 87,50 €). Die Matching-Komponente 2016 wurde im Mai 2021 in bar ausbezahlt. Die Anzahl der rechnerischen Matching-Aktien für die Berechnung des Gegenwerts in Geld beläuft sich auf 867 (Ablauf Haltefrist 11. Mai 2021). Referenzkurs für Berechnung des Gegenwerts der Matching-Aktien: 83,36 €.

³ Die Anzahl der 2017 mit der Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2016 erworbenen Aktien beträgt 3.470 (Kaufdatum 12. Mai 2017 zu einem Kurs von 87,50 €). Die Matching-Komponente 2016 wurde im Mai 2021 in bar ausbezahlt. Die Anzahl der rechnerischen Matching-Aktien für die Berechnung des Gegenwerts in Geld beläuft sich auf 1.156 (Ablauf Haltefrist 11. Mai 2021). Referenzkurs für Berechnung des Gegenwerts der Matching-Aktien: 83,36 €.

⁴ Der Zielbetrag des Performance Cash Plans (PCP) 2019-2021 beträgt 950.000 €. Aus dem PCP 2019-2021 wurde im 2020 eine Vorauszahlung i.H.v. 600.000 € geleistet.

⁵ 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 im 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 €.



IM GESCHÄFTSJAHR GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG 2021

		HARALD KRÜGER Vorsitzender des Vorstands bis 15. August 2019			NORBERT REITHOFER Vorsitzender des Vorstands bis 13. Mai 2015 Vorsitzender des Aufsichtsrats seit 13. Mai 2015		
		Geschäftsjahr 2021 in €	Frühere Erdienungsjahre in € ¹	in % der Gesamtvergütung	Geschäftsjahr 2021 in €	Frühere Erdienungsjahre in € ¹	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	27.241	(-)	2	40.156	(-)	11
	Summe	27.241		2	40.156		11
Variable Vergütung	Performance Cash Plan 2019-2021	(-)	829.600 ²	61	(-)	(-)	(-)
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2016 für Halteverpflichtung 2017-2021	(-)	153.966 ³	11	(-)	(-)	(-)
	Summe	983.566		72	(-)		(-)
Karenzentschädigung/ Altersversorgungsbezüge	Karenzentschädigung	360.000	(-)	26	(-)	(-)	(-)
	Pensionen	(-)	(-)	(-)	323.691	(-)	89
	(Teil-)Kapitalzahlungen	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Summe	360.000		26	323.691		89
Summe Vergütung Geschäftsjahre 2021 bzw. frühere Erdienungsjahre		387.241	983.566		363.847	(-)	
Gesamtvergütung nach § 162 AktG		1.370.807		100	363.847		100

		IAN ROBERTSON Mitglied des Vorstands bis 31. Dezember 2017		
		Geschäftsjahr 2021 in €	Frühere Erdienungsjahre in € ¹	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	21.600	(-)	7
	Summe	21.600		7
Variable Vergütung	Performance Cash Plan 2019-2021	(-)	(-)	(-)
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2016 für Halteverpflichtung 2017-2021	(-)	96.364 ⁴	31
	Summe	96.364		31
Karenzentschädigung/ Altersversorgungsbezüge	Karenzentschädigung	(-)	(-)	(-)
	Pensionen	191.038	(-)	62
	(Teil-)Kapitalzahlungen	(-)	(-)	(-)
	Summe	191.038		62
Summe Vergütung Geschäftsjahre 2021 bzw. frühere Erdienungsjahre		212.638	96.364	
Gesamtvergütung nach § 162 AktG		309.002		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) 2019-2021 beträgt 1.600.000 €. Der PCP-Faktor beträgt abweichend von dem oben genannten PCP-Faktor 1,081, da für den Ergebnisfaktor des Geschäftsjahres 2019 ein Wert von 1,0 vereinbart wurde. Aus dem PCP 2019-2021 wurde 2020 eine Vorauszahlung i.H.v. 900.000 € geleistet.

³ Die Anzahl der 2017 mit der Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2016 erworbenen Aktien beträgt 5.542 (Kaufdatum 12. Mai 2017 zu einem Kurs von 87,50 €). Die Matching-Komponente 2016 wurde im Mai 2021 in bar ausbezahlt. Die Anzahl der rechnerischen Matching-Aktien für die Berechnung des Gegenwerts in Geld beläuft sich auf 1.847 (Ablauf Haltefrist 11. Mai 2021). Referenzkurs für Berechnung des Gegenwerts der Matching-Aktien: 83,36 €.

⁴ Die Anzahl der 2017 mit der Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2016 erworbenen Aktien beträgt 3.470 (Kaufdatum 12. Mai 2017 zu einem Kurs von 87,50 €). Die Matching-Komponente 2016 wurde im Mai 2021 in bar ausbezahlt. Die Anzahl der rechnerischen Matching-Aktien für die Berechnung des Gegenwerts in Geld beläuft sich auf 1.156 (Ablauf Haltefrist 11. Mai 2021). Referenzkurs für Berechnung des Gegenwerts der Matching-Aktien: 83,36 €.

IM GESCHÄFTSJAHR GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG 2021

		PETER SCHWARZENBAUER Mitglied des Vorstands bis 31. Oktober 2019		
		Geschäftsjahr 2021 in €	Frühere Erdienungsjahre in € ¹	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	19.451	(-)	1
	Summe	19.451		1
Variable Vergütung	Performance Cash Plan 2019-2021	(-)	302.750 ²	9
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2016 für Halteverpflichtung 2017-2021	(-)	92.946 ³	3
	Summe	395.696		12
Karenzent- schädigung/ Altersversor- gungsbezüge	Karenzentschädigung	(-)	(-)	(-)
	Pensionen	(-)	(-)	(-)
	(Teil-)Kapitalzahlungen	2.882.022	(-)	87
	Summe	2.882.022		87
Summe Vergütung Geschäftsjahre 2021 bzw. frühere Erdienungsjahre		2.901.473	395.696	
Gesamtvergütung nach § 162 AktG		3.297.170		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) 2019-2021 beträgt 791.667 €. Aus dem PCP 2019-2021 wurde 2020 eine Vorauszahlung von 500.000 € geleistet.

³ Die Anzahl der 2017 mit der Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2016 erworbenen Aktien beträgt 3.346 (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 1.115 (Ablauf Haltefrist 11. Mai 2021). Referenzkurs für Berechnung des Gegenwerts der Matching-Aktien: 83,36 €.

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

Mit Wirkung ab dem Geschäftsjahr 2020 wurde die Aufsichtsratsvergütung als reine Festvergütung ausgestaltet und entspricht der Anregung G.18 des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019. Dies stärkt die Unabhängigkeit des Aufsichtsrats bei der Beratung und Überwachung des Vorstands. Struktur und Höhe der Festvergütung stellen sicher, dass auch künftig der Hauptversammlung hochqualifizierte Personen als Mitglied für den Aufsichtsrat vorgeschlagen werden können. Hierdurch wird die Beratungs- und Überwachungsfunktion gestärkt, was zur nachhaltigen und langfristigen Entwicklung der Gesellschaft beiträgt.

Satzungsgemäß erhält jedes Aufsichtsratsmitglied der BMWAG 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 16. Dezember 2019 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 BMWAG 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 Eineinhalbfache 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.

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 Fahrbereitschaft 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 2021 gewährte und geschuldete Vergütung gemäß § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG. Die Tätigkeit, die der Vergütung für das Geschäftsjahr 2021 zugrunde liegt, wurde bis zum Bilanzstichtag vollständig erbracht. Daher wird die Vergütung für die Aufsichtsratsstätigkeit als für das Geschäftsjahr 2021 gewährt eingeordnet, auch wenn die Auszahlung der Aufsichtsratsvergütung (einschließlich des Sitzungsgeldes) gemäß § 15 der Satzung erst nach Ablauf des Geschäftsjahres 2021 erfolgte.

Aufsichtsratsmitglieder haben vom Unternehmen im Berichtsjahr keine weiteren Vergütungen beziehungsweise Vorteile für persönlich erbrachte Beratungs- oder Vermittlungsleistungen erhalten.

ÜBERSICHT VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS ¹

	Faktor	Betrag in EUR 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 EUR / Plenarsitzung.

GEWÄHRTE UND GESCHULDETE AUFSICHTSRATSVERGÜTUNG NACH § 162 AKTG IM GESCHÄFTSJAHR 2021 (2020)

ZUM 31. DEZEMBER 2021 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	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
	(357.930)	(97)	(10.000)	(3)	(367.930)	(100)
Christiane Benner¹	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(200.000)	(95)	(10.000)	(5)	(210.000)	(100)
Marc Bitzer²	127.419	94	8.000	6	135.419	100
	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
Verena zu Dohna^{1,4}	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(200.000)	(95)	(10.000)	(5)	(210.000)	(100)
Bernhard Ebner^{1,3}	46.237	96	2.000	4	48.237	100
	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
Rachel Empey²	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 seit 12. Mai 2021.

³ Mitglied des Aufsichtsrats seit 8. Oktober 2021.

⁴ Mitglied des Aufsichtsrats bis 31. Dezember 2021.



GEWÄHRTE UND GESCHULDETE AUFSICHTSRATSVERGÜTUNG NACH § 162 AKTG IM GESCHÄFTSJAHR 2021 (2020)

ZUM 31. DEZEMBER 2021 AMTIERENDE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER

	Feste Vergütung		Sitzungsgeld		Gesamtvergütung	
	in €	in % der Gesamtvergütung	in €	in % der Gesamtvergütung	in €	in % der Gesamtvergütung
Johann Horn^{1,2}	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 Köhler^{1,3}	82.258	95	4.000	5	86.258	100
	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
Dominique Mohabeer¹	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(200.000)	(95)	(10.000)	(5)	(210.000)	(100)
Anke Schäferkordt	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(126.344)	(94)	(8.000)	(6)	(134.344)	(100)
Christoph Schmidt⁴	127.419	94	8.000	6	135.419	100
	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
Vishal Sikka	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(200.000)	(96)	(8.000)	(4)	(208.000)	(100)
Thomas Wittig	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(200.000)	(95)	(10.000)	(5)	(210.000)	(100)
Werner Zierer¹	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(200.000)	(95)	(10.000)	(5)	(210.000)	(100)
Summe amtierende Mitglieder des Aufsichtsrats	4.687.096	96	176.000	4	4.863.096	100
	(3.884.274)	(97)	(136.000)	(3)	(4.020.274)	(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 14. Mai 2021.

³ Mitglied des Aufsichtsrats seit 3. August 2021.

⁴ Mitglied des Aufsichtsrats seit 12. Mai 2021.

GEWÄHRTE UND GESCHULDETE AUFSICHSRATSVERGÜTUNG NACH § 162 AKTG IM GESCHÄFTSJAHR 2021 (2020)

EHEMALIGE MITGLIEDER DES AUFSICHSRATS

	Feste Vergütung		Sitzungsgeld		Gesamtvergütung	
	in €	in % der Gesamtvergütung	in €	in % der Gesamtvergütung	in €	in % der Gesamtvergütung
Karl-Ludwig Kley (stellv. Vors.)²	146.237	99	2.000	1	148.237	100
	(418.548)	(98)	(10.000)	(2)	(428.548)	(100)
Reinhard Hüttl²	73.118	97	2.000	3	75.118	100
	(190.000)	(95)	(10.000)	(5)	(200.000)	(100)
Horst Lischka^{1,2}	73.118	97	2.000	3	75.118	100
	(200.000)	(95)	(10.000)	(5)	(210.000)	(100)
Willibald Löw^{1,3}	108.602	95	6.000	5	114.602	100
	(200.000)	(95)	(10.000)	(5)	(210.000)	(100)
Simone Menne²	73.118	97	2.000	3	75.118	100
	(200.000)	(95)	(10.000)	(5)	(210.000)	(100)
Brigitte Rödiger^{1,4}	150.538	96	6.000	4	156.538	100
	(200.000)	(95)	(10.000)	(5)	(210.000)	(100)
Summe ehemalige Mitglieder des Aufsichtsrats	624.731	97	20.000	3	644.731	100
	(1.408.548)	(96)	(60.000)	(4)	(1.468.548)	(100)
Gesamtsumme amtierende und ehemalige Mitglieder des Aufsichtsrats	5.311.827	96	196.000	4	5.507.827	100
	(5.292.822)	(96)	(196.000)	(4)	(5.488.822)	(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 12. Mai 2021.

³ Mitglied des Aufsichtsrats bis 16. Juli 2021.

⁴ Mitglied des Aufsichtsrats bis 1. Oktober 2021.

IV. Vergleichende Darstellung der Vergütungs- und Ertragsentwicklung nach § 162 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 AktG

Die nachfolgende Tabelle stellt gemäß § 162 Abs. 1 Satz 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 Satz 1 AktG dargestellt. Für die gewährte und geschuldete Vergütung der ehemaligen Mitglieder des Vorstands werden neben der Altersversorgung (Pensionszahlungen, Zahlungen aus dem Kapitalkonto), sonstiger Vergütung und einer möglichen Karenzentschädigung auch eine eventuelle variable Vergütung aus früheren Erdienungsjahren sowie eventuelle Bezüge 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 für die Berechnung der variablen Vergütung der Mitglieder des Vorstands (Ergebniskomponente der Tantieme) relevant sind.

Für die Darstellung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer wird auf die durchschnittliche Vergütung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW AG auf Vollzeitäquivalenzbasis abgestellt. Im Geschäftsjahr 2021 waren dies 78.144 Personen. Weltweit beschäftigte die BMW Group zum 31. Dezember 2021 118.909 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die dargestellte durchschnittliche Arbeitnehmervergütung entspricht in ihren Bestandteilen grundsätzlich der gewährten und geschuldeten Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats nach § 162 Abs. 1 S. 1 AktG.

VERGLEICHENDE DARSTELLUNG DER ERTRAGSENTWICKLUNG SOWIE DER VERÄNDERUNG DER VERGÜTUNG DER ARBEITNEHMER, DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

	2017	2018	Veränderung in %	2019	Veränderung in %	2020	Veränderung in %	2021	Veränderung in %
I. ERTRAGSENTWICKLUNG									
Jahresüberschuss der BMW AG nach HGB (in Mio. €)	3.197	2.801	- 12 %	2.107	- 25 %	1.702	- 19 %	4.978	192 %
Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG (in Mio. €)	8.589	7.117	- 17 %	4.915	- 31 %	3.775	- 23 %	12.382	228 %
Konzernumsatzrendite nach Steuern (in %)	8,8	7,3	- 17 %	4,8	- 34 %	3,9	- 19 %	11,2	187 %
II. DURCHSCHNITTLICHE VERGÜTUNG DER ARBEITNEHMER IN €									
Arbeitnehmer der BMW AG	90.771	93.522	3 %	89.353	- 4 %	86.715	- 3 %	99.169	14 %
III. VERGÜTUNG DES VORSTANDS IN €¹									
Oliver Zipse ²	seit Mai 2015, Vorsitzender seit 16. August 2019								
	4.115.640	2.710.234	- 34 %	3.923.856	45 %	5.338.865	36 %	8.752.558	64 %
Ilka Horstmeier	seit November 2019								
	(-)	(-)	(-)	384.435	(-)	2.043.706	432 %	3.949.908	93 %
Milan Nedeljkovic	seit Oktober 2019								
	(-)	(-)	(-)	537.696	(-)	2.058.305	283 %	4.017.337	95 %
Pieter Nota ³	seit Januar 2018								
	(-)	2.487.689	(-)	2.651.143	7 %	2.757.590	4 %	4.820.525	75 %
Nicolas Peter ³	seit Januar 2017								
	4.182.138	2.435.932	- 42 %	2.660.349	9 %	3.117.471	17 %	4.824.746	55 %
Frank Weber	seit Juli 2020								
	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	1.006.759	(-)	3.856.458	283 %
Andreas Wendt	von Oktober 2018 bis Dezember 2021								
	(-)	612.359	(-)	2.233.062	265 %	2.208.364	- 1 %	4.851.197	120 %

¹ Die ausgewiesene Vergütung für die Jahre 2017–2020 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 von 2018 ggü. 2017 in %	Veränderung von 2019 ggü. 2018 in %	Veränderung von 2020 ggü. 2019 in %	2021	Veränderung von 2021 ggü. 2020 in %
EHEMALIGE MITGLIEDER DES VORSTANDS IN €¹						
Frank-Peter Arndt	bis März 2013	- 28 %	0 %	4 %	246.942	1 %
Milagros Caiña Carreiro-Andree ^{2,3}	bis Oktober 2019	- 39 %	8 %	- 25 %	777.615	- 68 %
Klaus Draeger	bis September 2016	- 1 %	- 8 %	2 %	379.861	2 %
Friedrich Eichiner	bis Dezember 2016	- 73 %	- 8 %	62 %	396.427	- 32 %
Klaus Fröhlich ²	bis Juni 2020	- 30 %	10 %	- 23 %	745.870	- 69 %
Harald Krüger ^{4,5}	bis August 2019	- 36 %	10 %	- 34 %	1.370.807	- 64 %
Norbert Reithofer	bis Mai 2015, seit Mai 2015 Vors. des Aufsichtsrats	- 1 %	- 10 %	- 21 %	363.847	1 %
Ian Robertson	bis Dezember 2017	- 69 %	- 83 %	10 %	309.002	7 %
Peter Schwarzenbauer ⁶	bis Oktober 2019	- 39 %	- 2 %	- 54 %	3.297.170	149 %

¹ Die ausgewiesene Vergütung für die Jahre 2017–2020 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

		2017	2018	Veränderung in %	2019	Veränderung in %	2020	Veränderung in %	2021	Veränderung in %
IV. VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS IN €										
Norbert Reithofer	seit Mai 2015, Vors.	640.000	640.000	0 %	640.000	0 %	610.000	- 5 %	610.000	0 %
Manfred Schoch ¹	seit Januar 1988, stellv. Vors.	430.000	430.000	0 %	430.000	0 %	410.000	- 5 %	410.000	0 %
Stefan Quandt	seit Mai 1997, stellv. Vors.	430.000	430.000	0 %	430.000	0 %	410.000	- 5 %	410.000	0 %
Stefan Schmid ¹	seit Januar 2007, stellv. Vors.	430.000	428.000	0 %	430.000	0 %	410.000	- 5 %	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 %
Christiane Benner ¹	seit Mai 2014	216.000	218.000	1 %	220.000	1 %	210.000	- 5 %	210.000	0 %
Marc Bitzer	seit Mai 2021	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	135.419	(-)
Verena zu Dohna ¹	seit Mai 2019	(-)	(-)	(-)	139.532	(-)	210.000	51 %	210.000	0 %
Bernhard Ebner ¹	seit Oktober 2021	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	48.237	(-)
Rachel Empey	seit Mai 2021	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	135.419	(-)
Heinrich Hiesinger	seit Mai 2017	140.355	220.000	57 %	220.000	0 %	210.000	- 5 %	210.000	0 %
Johann Horn ¹	seit Mai 2021	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	132.344	(-)
Susanne Klatten	seit Mai 1997	220.000	218.000	- 1 %	220.000	1 %	210.000	- 5 %	210.000	0 %
Jens Köhler ¹	seit August 2021	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	86.258	(-)
Dominique Mohabeer ¹	seit Juni 2012	220.000	220.000	0 %	220.000	0 %	210.000	- 5 %	210.000	0 %
Anke Schäferkordt	seit Mai 2020	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	134.344	(-)	210.000	56 %
Christoph Schmidt	seit Mai 2021	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	135.419	(-)
Vishal Sikka	seit Mai 2019	(-)	(-)	(-)	139.532	(-)	208.000	49 %	210.000	1 %
Thomas Wittig	seit Mai 2019	(-)	(-)	(-)	139.532	(-)	210.000	51 %	210.000	0 %
Werner Zierer ¹	seit November 2001	220.000	220.000	0 %	220.000	0 %	210.000	- 5 %	210.000	0 %
EHEMALIGE MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS IN €										
Karl-Ludwig Kley ³	von Mai 2008 bis Mai 2021, stellv. Vors.	430.000	430.000	0 %	428.000	0 %	428.548	0 %	148.237	- 65 %
Reinhard Hüttl	von Mai 2008 bis Mai 2021	189.780	200.000	5 %	200.000	0 %	200.000	0 %	75.118	- 62 %
Horst Lischka ¹	von Mai 2009 bis Mai 2021	220.000	220.000	0 %	220.000	0 %	210.000	- 5 %	75.118	- 64 %
Willibald Löw ¹	von Mai 1999 bis Juli 2021	220.000	220.000	0 %	220.000	0 %	210.000	- 5 %	114.602	- 45 %
Simone Menne	von Mai 2015 bis Mai 2021	218.000	218.000	0 %	220.000	1 %	210.000	- 5 %	75.118	- 64 %
Brigitte Rödiger ¹	von Juli 2013 bis Oktober 2021	220.000	220.000	0 %	220.000	0 %	210.000	- 5 %	156.538	- 25 %

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 Vorsitzender des Prüfungsausschusses bis Mai 2020.

V. Sonstiges

Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats wurden durch die BMWAG im Geschäftsjahr 2021 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 Fahrzeugleasing 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 BMWAG, 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 2022

Das aktuelle Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands gilt für das Geschäftsjahr 2022 grundsätzlich unverändert fort.

Nach diesem System hängt die aktienorientierte Vergütung als Langfristkomponente der variablen Vergütung in ihrer Zielausprägung zu 50% von dem im jeweiligen Erdienungs-jahr erreichten RoCE im Segment Automobile ab. Für das Geschäftsjahr 2021 ist der RoCE definiert als das Segmentergebnis vor Finanzergebnis, dividiert durch das durchschnittlich eingesetzte Kapital im Segment. Die Definition dieser Kennzahl wurde für das Geschäftsjahr 2022 angepasst. Bisläng umfasste das eingesetzte Kapital die Summe aller kurz- und langfristigen operativen Vermögenswerte, die um das Abzugskapital bereinigt wurde. Das Abzugskapital entsprach den Kapitalanteilen, die dem operativen Geschäft weitestgehend zinslos zur Verfügung standen. Dazu zählten beispielsweise Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leis-

tungen sowie sonstige Rückstellungen. Künftig beinhaltet das eingesetzte Kapital die Summe aus immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Net Working Capital. 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. Die Neudefinition führt dazu, dass das eingesetzte Kapital gegenüber der bisherigen Definition steigt. Der strategische Zielwert für den RoCE im Segment Automobile nach der neuen Definition beträgt daher ab dem Geschäftsjahr 2022 18 % (Vorjahr: 40 %). Inhaltlich entspricht dies einer noch ambitionierteren Zielsetzung gegenüber der bisherigen Messung der Kapitalrendite.

Eine Änderung des Vergütungssystems für die Mitglieder des Aufsichtsrats ist für das Geschäftsjahr 2022 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 2021

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 2021 bis zum 31. Dezember 2021 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 pflichtgemäßen 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 Kontrollsystem, 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 Kontrollsystems 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 2021 bis zum 31. Dezember 2021 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 9. März 2022

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Petra Justenhoven
Wirtschaftsprüferin

Andreas Fell
Wirtschaftsprüfer

[321 Weitere GRI-Informationen](#)[332 SASB-Index](#)[337 TCFD-Index](#)[341 NFE-Index](#)[342 Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)[344 BMW Group im Zehn-Jahres-Vergleich](#)[346 Glossar und Kennzahlenerläuterung](#)[351 Finanzkalender](#)[352 Kontakte](#)

WEITERE INFORMATIONEN

WEITERE GRI-INFORMATIONEN

PRODUKTION, EINKAUF UND LIEFERANTENNETZWERK

CO₂-BILANZ DER BMW GROUP¹

in t CO ₂ / CO ₂ e	2017	2018	2019 alt	2019	2020 alt	2020	2021
Emissionen gesamt ²	72.850.724	74.213.402	75.987.119	133.552.843	65.828.005	118.491.889	122.539.929
SCOPE 1: DIREKTE TREIBHAUSGASEMISSIONEN							
Emissionen gesamt	625.072	581.703	642.259	678.403	642.885	678.967	699.713
BMW Group Standorte ^{3,4,5}	529.728	487.249	550.494	586.638	568.538	604.620	631.304 ⁹
Dienstwagen ^{7,8}	88.782	88.272	85.667	85.667	72.554	72.554	66.442
Unternehmenseigene Flugzeuge	6.562	6.182	6.098	6.098	1.793	1.793	1.967
SCOPE 2: INDIREKTE TREIBHAUSGASEMISSIONEN							
Emissionen gesamt	510.911	538.622	302.574	354.095	84.257	130.090	134.849
Strom- / Wärmebezug BMW Group Standorte ^{3,4,5,6}	510.911	538.622	302.574	354.095	84.257	130.090	134.849

¹ Aufgrund der im Berichtsjahr vorgenommenen Ausweitung des Betrachtungsumfangs von Scope-1- und -2-Emissionen der BMW Group Standorte sowie Anpassung der Berechnungsmethodik von Emissionen der Nutzungsphase wurden die Jahre 2019 (Basisjahr) und 2020 zu Vergleichszwecken angepasst. Ein direkter Vergleich mit den Jahren 2017 und 2018 ist nicht möglich.

² Die aufgeführten Emissionen decken ca. 90 % der gesamten Scope-1- bis Scope-3-Emissionen der BMW Group ab.

³ CO₂-Emissionen (Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO₂) der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke inkl. Joint Venture 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)

⁴ Kennzahl beinhaltet ab dem Jahr 2021 neben den CO₂-Emissionen der Produktion auch die CO₂-Emissionen der weiteren BMW Group Standorte. Die Werte der Jahre 2019 (Basisjahr) und 2020 wurden zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst. Die Werte der Jahre 2017 und 2018 sind nicht direkt vergleichbar.

⁵ Ermittlung Scope-1 & -2-Emissionen unter Berücksichtigung Operational Control Ansatz gem. GHG Protocol. Angemietete Büroflächen ohne direkten Einfluss der BMW Group auf die Energieversorgung sind daher nicht enthalten.

⁶ Scope-2-Emissionen berechnet mit der Market-based-Methode gemäß GHG Protocol Scope 2-Guidance; im Wesentlichen Verwendung der VDA-Emissionsfaktoren sowie vereinzelt Verwendung lokaler Emissionsfaktoren; alternative Berechnung mit der Location-based-Methode: 1.404.348 t CO₂

⁷ Enthalten sind alle Betankungen von Funktionsfahrzeugen in Deutschland sowie an wesentlichen internationalen Standorten (z. B. Versuchsstandorte in USA, Schweden und Frankreich). Ebenfalls enthalten sind alle Betankungen von Dienstfahrzeugen in Deutschland und seit November 2021 in ganz Europa. Letztere umfassen sowohl Dienst- als auch Privatfahrten, mit Ausnahme der von Mitarbeitenden privat bezahlten Betankungen.

⁸ Die Emissionen der Dienstwagen (Scope 1) sind anteilig auch unter Mitarbeiterberufsverkehr und Nutzungsphase (beide Scope 3) erfasst. Eine systemseitige Abgrenzung ist aktuell nicht möglich.

⁹ In dieser Kennzahl werden Biomethanzertifikate i. H. v. 164.000 MWh berücksichtigt. Durch diesen Anteil konnten 30.024 Tonnen an CO₂-Emissionen gemindert werden.

CO₂-BILANZ DER BMW GROUP¹

	2017	2018	2019 alt	2019	2020 alt	2020	2021
SCOPE 3: INDIREKTE TREIBHAUSGASEMISSIONEN							
Emissionen gesamt	71.714.741	73.093.077	75.042.286	132.520.346	65.100.863	117.682.832	121.705.368
Transportlogistik ⁴	1.497.075	1.563.919	1.570.397	1.570.397	1.322.859	1.322.859	1.878.910 ⁵
Dienstreisen ⁶	169.233	159.039	129.646	129.646	25.217 ²	25.217	29.765
Mitarbeiterberufsverkehr ^{3,7}	140.187	136.608	146.298	146.298	166.586	166.586	139.999
Gekaufte Waren und Dienstleistungen ⁸	16.786.192	17.221.109	18.505.921	18.505.921	16.234.959	16.234.959	18.534.765
Nutzungsphase ^{3,9}	51.887.708	52.759.567	53.421.006	110.899.066	46.200.385	98.782.354	99.805.490
Entsorgung ⁸	1.234.346	1.252.835	1.269.018	1.269.018	1.150.857	1.150.857	1.316.438

¹ Aufgrund der im Berichtsjahr vorgenommenen Ausweitung des Betrachtungsumfangs von Scope-1- und -2-Emissionen der BMW Group Standorte sowie Anpassung der Berechnungsmethodik von Emissionen der Nutzungsphase wurden die Jahre 2019 (Basisjahr) und 2020 zu Vergleichszwecken angepasst. Ein direkter Vergleich mit den Jahren 2017 und 2018 ist nicht möglich.

² Enthalten sind alle Betankungen von Funktionsfahrzeugen in Deutschland sowie an wesentlichen internationalen Standorten (z.B. Versuchsstandorte in USA, Schweden und Frankreich). Ebenfalls enthalten sind alle Betankungen von Dienstfahrzeugen in Deutschland und seit November 2021 in ganz Europa. Letztere umfassen sowohl Dienst- als auch Privatfahrten, mit Ausnahme der von Mitarbeitenden privat bezahlten Betankungen.

³ Die Emissionen der Dienstwagen (Scope 1) sind anteilig auch unter Mitarbeiterberufsverkehr und Nutzungsphase (beide Scope 3) erfasst. Eine systemseitige Abgrenzung ist aktuell nicht möglich.

⁴ Beinhaltet sowohl vor- als auch nachgelagerte Transporte. Verwendung und Modellierung von Emissionsfaktoren vorwiegend gemäß DIN EN 16258 sowie Angaben aus CleanCargo und JEC5; teilweise erfolgen Hochrechnungen für einzelne Monate.

⁵ Scopeerweiterung um Packbetrieb Greer (South Carolina, USA) in der Produktionsversorgung und um die Fahrzeugdistribution von Rolls-Royce Motor Cars. Die Werte 2021 sind daher nicht direkt mit den Vorjahren vergleichbar.

⁶ Beinhaltet Flugreisen, Zugreisen und Mietwagen

⁷ 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.

⁸ Basierend auf Ökobilanzen nach ISO 14040/44 repräsentativer Fahrzeuge der Produktlinien mit dem LCA-Tool GaBi der Firma Thinkstep 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 86.095.113 MWh in der Kategorie „Gekaufte Waren und Dienstleistungen“ sowie rund 600.049 MWh in der Kategorie „Entsorgung“.

⁹ Die Emissionen der Nutzungsphase basieren auf den weltweiten durchschnittlichen Flottenemissionen. Zur Definition siehe Glossar [☞ CO₂-Emissionen Neuwagenflotte weltweit inkl. Vorkettenemissionen](#). Der Berechnung wurde eine durchschnittliche Laufleistung von 200.000 km zugrunde gelegt.

ENERGIEVERBRAUCH ^{1,2,3}

in MWh	2017	2018	2019 alt	2019	2020 alt	2020	2021
ENERGIEVERBRAUCH GESAMT							
Energieverbrauch gesamt	5.852.666	5.788.965	5.974.625	6.348.009	5.714.610	6.040.824	6.476.955
ENERGIEVERBRAUCH NACH SEGMENTEN							
Fahrzeugproduktion	5.362.618	5.169.266	5.226.227	5.226.227	4.946.865	4.946.865	5.329.550
Motorradproduktion	95.493	89.300	120.583	120.583	114.072	114.072	125.450
Nicht produzierende Standorte	394.555	530.399 ³	627.825	1.001.199	653.673	979.887	1.021.955
ENERGIEVERBRAUCH NACH ENERGIETRÄGERN							
Strom	2.588.409	2.513.308	2.439.675	2.653.855	2.154.899 ⁴	2.320.314	2.453.215
Fernwärme	408.735	395.609	358.992	367.040	266.112	274.484	284.763
Fernkälte	1.095	1.072	1.123	33.688	1.113	33.322	31.882
Heizöl	4.450	2.888	2.205	7.760	3.660	9.368	8.908
Erdgas	2.624.557	2.669.457	3.005.902	3.117.505	3.093.542	3.206.948	3.517.068
davon KWK-Verluste	258.380	294.724	412.451	425.796	498.299	498.299	508.318
Biogas (Deponiegas)	224.819	205.320	164.957	164.957	192.911	192.911	177.564
davon KWK-Verluste	84.166	86.787	68.560	68.560	65.065	65.065	67.038
Holzpellets	220	220	68	1.501	56	1.161	1.211
Sonnenenergie (Fotovoltaik)	381	1.091	1.703	1.703	2.316	2.316	2.344

¹ Energieverbrauch der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke inkl. Joint Venture 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 Aufgrund der im Berichtsjahr vorgenommenen Ausweitung des Betrachtungsumfangs wurden die Jahre 2019 und 2020 zu Vergleichszwecken angepasst. Ein direkter Vergleich mit den Jahren 2017 und 2018 ist nicht möglich.

³ oberer Heizwert

⁴ Rückgang im Wesentlichen auf die pandemiebedingte Produktionsunterbrechung in den meisten Werken der BMW Group zurückzuführen

TRANSPORTLOGISTIK: VERKEHRSTRÄGER UND CO₂E-EMISSIONEN¹

	2017	2018	2019	2020	2021					
INBOUND² (MATERIALVERSORGUNG WERKE UND ERSATZTEILANLIEFERUNG)										
Transportleistung in Mio. tkm	14.545	14.491	15.634	13.623	23.244					
CO ₂ e-Emissionen in t	537.928	589.730	577.077	472.290	820.226					
OUTBOUND³ (DISTRIBUTION FAHRZEUGE UND ERSATZTEILE)										
Transportleistung in Mio. tkm	25.881	25.777	26.489	23.622	28.497					
CO ₂ e-Emissionen in t	959.147	974.189	993.320	850.569	1.058.685					
GESAMT (INBOUND UND OUTBOUND)										
Transportleistung in Mio. tkm	40.426	40.268	42.123	37.245	51.741					
CO ₂ e-Emissionen in t	1.497.075	1.563.919	1.570.397	1.322.859 ⁵	1.878.910 ⁴					
PROZENTUALER ANTEIL VERKEHRSTRÄGER AN GESAMT (INBOUND UND OUTBOUND) BZGL. TRANSPORTLEISTUNG UND CO₂E-EMISSIONEN										
	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
See in %	75,8	52,9	75,0	50,3	73,0	47,8	74,7	52,0	77,2	51,1
Straße in %	17,2	31,7	17,6	31,1	20,1	37,5	17,1	33,6	14,2	27,2
Bahn in %	6,3	2,5	6,5	2,3	6,3	2,6	7,7	3,8	7,6	3,8
Luft in %	0,7	12,9	0,9	16,3	0,6	12,2	0,5	10,6	1,0	17,9

¹ Verwendung und Modellierung von Emissionsfaktoren vorwiegend gemäß DIN EN 16258 sowie Angaben aus CleanCargo und JEC5; teilweise erfolgen Hochrechnungen für einzelne Monate.

² Werte beziehen sich auf Automobilproduktion (BMW Group inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerken, ohne Rolls-Royce, Auftragsfertigung) sowie Ersatzteillieferungen an zentrale Teileauslieferung.

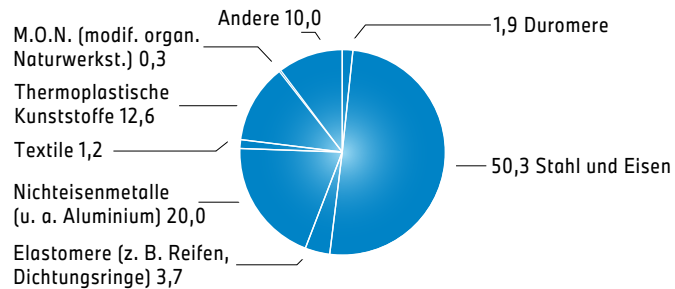
³ Werte beziehen sich auf Automobilproduktion (BMW Group inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. inkl. Auftragsfertigung und Teilmfänge Partnerwerke) sowie Ersatzteillieferungen bis zu den Verteilungszentren in den Märkten weltweit und für bestimmte Märkte bis zum Handel.

⁴ Scopeerweiterung um Packbetrieb Greer (South Carolina, USA) in der Produktionsversorgung und um die Fahrzeugdistribution von Rolls-Royce Motor Cars. Die Werte 2021 sind daher nicht direkt mit den Vorjahren vergleichbar.

⁵ Die CO₂e-Emissionsmenge 2020 ist nicht direkt mit den Werten der Vorjahre vergleichbar, da eine Erweiterung des Betrachtungsumfangs erfolgte: lokale Daten von Lieferanten in der Produktionsversorgung für bestimmte Werke und in der Fahrzeugdistribution für Transporte zum Händler in bestimmten Märkten sowie zusätzliche Umfänge in der Teileauslieferung.

DURCHSCHNITTliche VERTEILUNG DER MATERIALIEN IN FAHRZEUGEN DER BMW GROUP^{1,2}

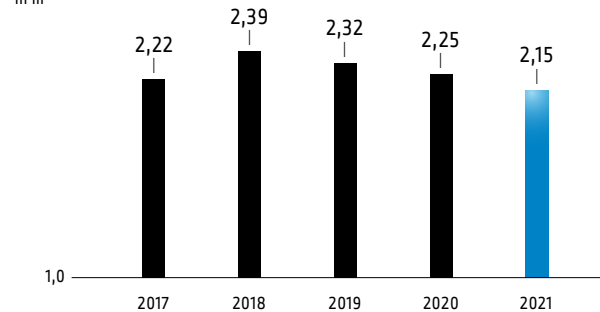
in %



¹ Berechnung anhand stückzahlbereinigter Mittelwerte der Fahrzeuge BMW 1er, 2er, 3er, 4er, 5er, 6er, 7er, 8er, X1, X2, X3, X4, X5, X6, X7, von Rolls-Royce, MINI und MINI Countryman sowie den BEV-Fahrzeugen iX, iX3, i4, i3, MINI E und den PHEV-Varianten

² Die Anzahl produzierter Automobile (BMW Group Werke inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Partnerwerken und Auftragsfertigung) ist im Berichtsjahr mit rund 2,46 Mio. Fahrzeugen im Vergleich zum Vorjahr (2020: rund 2,26 Mio.) gestiegen. Bei einem durchschnittlichen Gewicht der Fahrzeuge der BMW Group von rund 1,8 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.

WASSERVERBRAUCH JE PRODUZIERTES FAHRZEUG¹

in m³

¹ Effizienzkennzahl berechnet aus dem Wasserverbrauch der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung)

WASSERVERBRAUCH¹

in m ³	2017	2018	2019	2020	2021
Wasserverbrauch	5.073.220	5.425.073	5.417.428	4.722.310	4.924.477
davon Trinkwasser in %	88,0	90,4	87,4	86,3	85,1
davon Grundwasser in %	11,7	9,6	12,6	13,6	14,6
davon Oberflächenwasser in %	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0
davon Regenwasser in %	0,0	0,0	0,0	0,1	0,3

¹ Wasserverbrauch der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung)

ABFALL¹

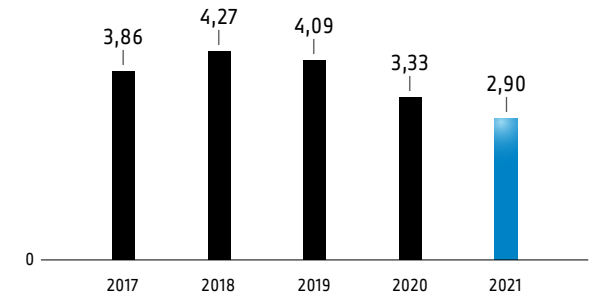
in t	2017	2018	2019	2020	2021
Abfall gesamt	785.209	789.817	780.911	775.459	829.498
Abfall zur Verwertung ²	776.179	779.911	771.162	768.292	822.848
Abfall zur Beseitigung	9.031	9.906	9.749	7.168	6.650

¹ Abfall der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung)

² beinhaltet sowohl stoffliche als auch thermische Verwertung

ABFALL ZUR BESEITIGUNG JE PRODUZIERTES FAHRZEUG¹

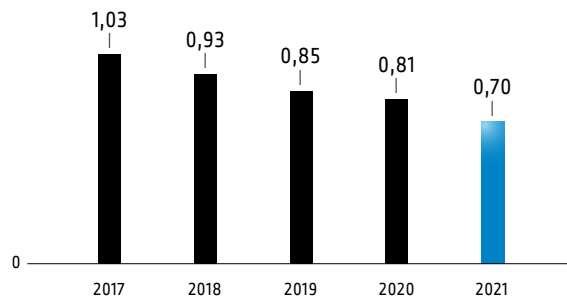
in kg



¹ Effizienz-kennzahl berechnet aus dem Abfall zur Beseitigung der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung)

LÖSEMITTELEMISSIONEN JE PRODUZIERTES FAHRZEUG¹

in kg



¹ Effizienz-kennzahl berechnet aus den Lösemittlemissionen (VOC) der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung)

NACHHALTIGKEITSBEWERTUNG RELEVANTER LIEFERANTENSTANDORTE

	2018	2019	2020	2021
Anteil geprüfter Lieferanten für produktionsbezogenes Material mit Vergabevolumen von über 2 Mio. € ¹	97 %	95 %	98 %	98 %
Anteil von Lieferantenstandorten mit festgestellten Nachhaltigkeitsdefiziten und vereinbarten korrektiven Maßnahmen	48 %	62 %	64 %	61 %
Anzahl der Audits und Assessments, die durch die BMW Group initiiert oder durchgeführt wurden ²	89	105	313	196
Anzahl Lieferantenstandorte, die keine Beauftragung erhalten haben, da sie unter anderem die Nachhaltigkeitsanforderungen der BMW Group nicht erfüllen ¹	193	153	108	81
Anzahl bestehender Lieferantenbeziehungen, die aufgrund schwerwiegender Nachhaltigkeitsverstöße vorzeitig beendet werden mussten	0	0	0	0
Anzahl Hinweise zu möglichen Verstößen gegen unsere Grundsätze zur Nachhaltigkeit, die über unsere Meldekanäle in der Lieferkette eingegangen sind	9	2	3	8
davon Anzahl Hinweise, die im Berichtsjahr geklärt werden konnten	9	2	2	8

¹ Basis: branchenspezifischer Nachhaltigkeitsfragebogen² beinhaltet sowohl Vor-Ort-Besuche als auch virtuelle Audits

MITARBEITENDE UND GESELLSCHAFT

MITARBEITER AM JAHRESENDE¹

	2017	2018	2019	2020	2021
Konzern	129.932	134.682	126.016	120.726	118.909
Automobile	117.664	121.994	113.719	108.676	106.928
Motorräder	3.506	3.709	3.503	3.474	3.418
Finanzdienstleistungen	8.645	8.860	8.684	8.473	8.466
Sonstige	117	119	110	103	97
Mitarbeiter mit befristeten Verträgen ²	4.685	4.638	3.489	2.892	2.503
Mitarbeiter in Teilzeit ³	5.553	6.299	6.318	6.433	6.846

¹ Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeiterbegriffs (zur Definition siehe [Glossar](#)).

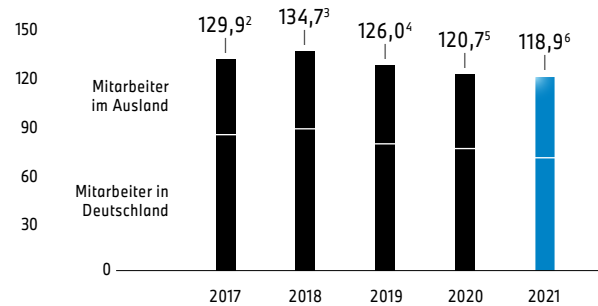
Für die Zeiträume 2018 und älter beträgt der Anteil der nicht mehr berichteten Mitarbeiter zwischen 7,5 und 8,0 %.

² Davon sind rund 30,5 % Frauen in der BMW AG. Systembedingt werden diese Daten nur für die BMW AG erhoben.

³ unbefristet und befristet beschäftigte Mitarbeiter

MITARBEITER IM IN- UND AUSLAND¹

Anzahl Mitarbeiter in Tausend



¹ Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeiterbegriffs (zur Definition siehe [Glossar](#)). Für die Zeiträume 2018 und älter beträgt der Anteil der nicht mehr berichteten Mitarbeiter zwischen 7,5 und 8,0 %.

² hiervon 35,7 % taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group

³ hiervon 35,3 % taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group

⁴ hiervon 38,2 % taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group

⁵ hiervon 37,9 % taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group

⁶ hiervon 38,0 % taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group

ANTEIL DER ARBEITNEHMER, DIE DURCH EINE GEWERKSCHAFT VERTRETEN SIND ODER UNTER KOLLEKTIVVEREINBARUNGEN FALLEN

in %	2017	2018	2019	2020	2021
Deutschland ¹	100	100	100	100	100
UK	86	85	85	84	83
China (Werk)	100	100	100	100	100
Österreich ¹	100	100	100	100	100
Südafrika	53	62	59	63	70
USA (keine Kollektivvereinbarungen vorhanden)	0	0	0	0	0
Mexiko ¹	-	-	100	100	100

¹ ohne leitende Angestellte bzw. ohne Vertrauenspersonal. ↗ GRI 102-41

ALTERNATIVE ARBEITSFORMEN IN DER BMW AG¹

Anzahl Mitarbeiter	2017	2018	2019	2020	2021
Teilzeitkräfte ²	4.572	5.000	5.440	5.568	5.951
in % der Mitarbeiter	5,2	5,6	6,6	7,0	7,7
Mitarbeiter mit Mobilarbeit ³	31.754	34.339	36.208	43.309	41.180
in % der Mitarbeiter	63,3	66,1	70,8	87,2	84,3
Anzahl Mitarbeiter, die Vollzeit Select nutzen	4.690	5.508	5.474	4.747	3.736
in % der Mitarbeiter ⁴	5,3	6,1	6,6	6,0	4,8
Sabbaticals	567	648	764	653	464
in % der Mitarbeiter	0,6	0,7	0,9	0,8	0,6
Elternzeit	3.389	3.675	4.082	4.158	4.211
in % der Mitarbeiter	3,9	4,1	4,9	5,2	5,4

¹ Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeiterbegriffs (zur Definition siehe ↗ Glossar).

Für die Zeiträume 2018 und älter beträgt der Anteil der nicht mehr berichteten Mitarbeiter zwischen 7,5 und 8,0 %.

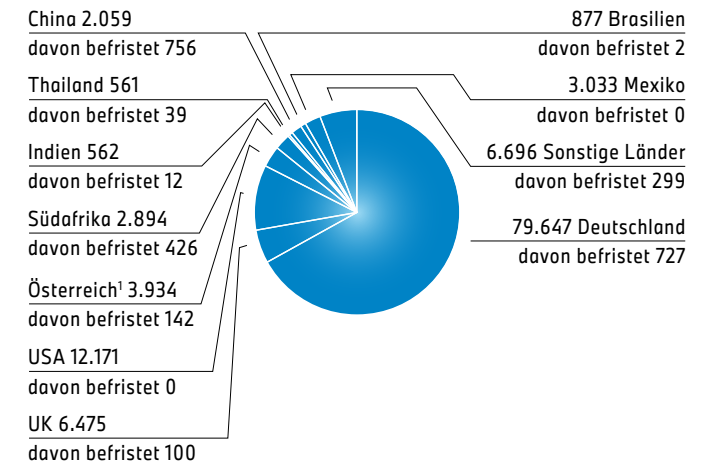
² Davon 3.716 Frauen (62 %). Systembedingt wird diese Zahl nur für die BMW AG erhoben.

³ nur Mitarbeiter im Verwaltungsbereich, die die Möglichkeit des mobilen Arbeitens genutzt haben

⁴ Grundgesamtheit ohne Auszubildende, Praktikanten, Diplomanden und Doktoranden

ANTEIL MITARBEITER JE LAND MIT PRODUKTIONSSTANDORT(EN)

Anzahl Mitarbeiter



¹ inkl. Vertriebsregion Osteuropa

DURCHSCHNITTLICHE SCHULUNGSSTUNDEN NACH MITARBEITERKATEGORIE IN DER BILDUNGSKADEMIE DER BMW AG

Kategorie Mitarbeiter	2019	2020	2021
Außertarifliche Mitarbeiter	16,7	14,1	30,7
Meister	14,1	21,1	27
Tarif	10,6	7,1	10,8

AUSTRITTE GESAMT NACH AUSTRITTSARTEN DER BMW AG¹

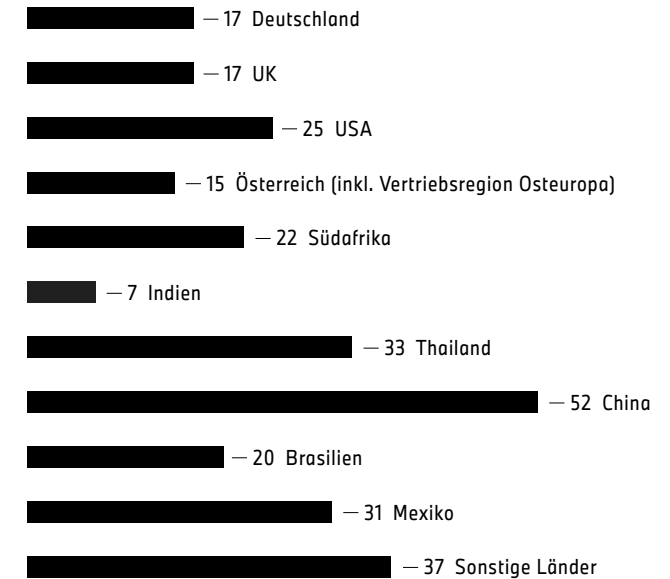
Anzahl	2017	2018	2019	2020	2021
Gesamt	2.077	2.247	2.794	4.535	3.720
Altersteilzeit, Rente, Tod	1.207	1.314	1.700	1.884	1.938
Freiwillige Austritte (Arbeitnehmerkündigungen und Aufhebungen)	809	873	1.029	2.601 ²	1.749 ²
Arbeitgeberkündigungen	61	60	65	50	33

¹ Werte beziehen sich auf Mitarbeiter mit unbefristeten Arbeitsverhältnissen.

² Anstieg im Wesentlichen bedingt durch Personalmaßnahmenpaket

FRAUENANTEIL JE LAND MIT PRODUKTIONSSTANDORT(EN)

in %



ANTEIL LOKALER ARBEITNEHMER IN FÜHRUNGSPPOSITIONEN AN WESENTLICHEN GESCHÄFTSSTANDORTEN¹

	2017	2018	2019	2020	2021
Deutschland	99,4	99,5	99,7	99,7	99,8
UK	86,3	86,9	87,5	89,8	89,5
USA	87,7	88,3	87,4	89,1	88,3
Österreich	82,8	85,6	82,3	78,7	79,1
Südafrika	83,0	82,8	82,7	85,9	85,4
Indien	70,0	74,4	82,1	68,4	78,4
Brasilien	76,1	77,6	78,2	84,9	85,1
China ²	76,5	76,7	73,7	78,8	82,2
Thailand	56,8	56,8	57,1	57,8	60,0
Mexiko ³	-	-	48,4	62,9	67,8

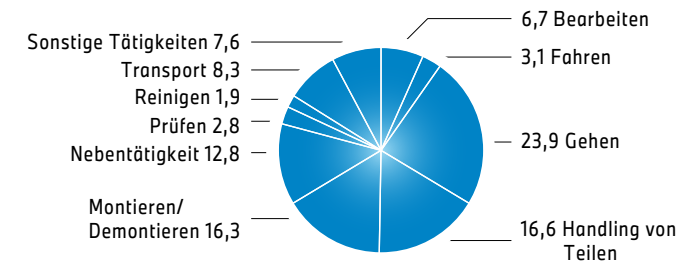
¹ Lokal bezieht sich auf Führungskräfte mit lokalen Verträgen. Ausgenommen sind Personen, die an den Standort entsendet werden und keinen lokalen Vertrag erhalten. Diese spiegeln sich jeweils in der Differenz zu 100 wider.

² inklusive Arbeitnehmern des Joint Ventures BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, das nicht in der BMW Group konsolidiert ist

³ Produktionsstart 06/2019

UNFALLSCHWERPUNKTE¹

in %



¹ Die Unfallschwererate betrug im Berichtsjahr 66,1 Ausfalltage aufgrund eines Betriebsunfalls je 1 Mio. geleisteter Arbeitsstunden (2020: 53,4).

SASB-INDEX

[

Thema	Kennzahl	Kategorie	Maßeinheit	Code	Kommentierung
Aktivitätskennzahlen	Anzahl der hergestellten Fahrzeuge	Quantitativ	Zahl	TR-AU-000.A	2.461.269* (Automobile) 187.500 (Motorrad) * Produktion einschließlich Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (2017: 396.749 Automobile, 2018: 491.872 Automobile, 2019: 536.509 Automobile, 2020: 602.935 Automobile, 2021: 700.777 Automobile)
	Anzahl der verkauften Fahrzeuge	Quantitativ	Zahl	TR-AU-000.B	2.521.514* (Automobile) 194.261 (Motorrad) * Auslieferung einschließlich Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (2017: 385.705 Automobile, 2018: 455.581 Automobile, 2019: 538.612 Automobile, 2020: 602.247 Automobile, 2021: 651.236 Automobile)
Produktsicherheit	Anteil der von NCAP-Programmen mit einer Gesamtsicherheitsbewertung von 5 Sternen bewerteten Fahrzeugmodelle, nach Region	Quantitativ	Prozent (%)	TR-AU-250a.1	— 100 % – European New Car Assessment Programme (Euro NCAP) — 87 % – China New Car Assessment Programme (C-NCAP) — 60 % – U.S. National Highway Traffic Safety Administration's (NHTSA) New Car Assessment Programme (NCAP) — 66 % – Korean New Car Assessment Programme (KNCAP) Die BMW Group konzentriert sich bei der Berichterstattung über ihre NCAP-Programme auf die Märkte der EU (inkl. UK), China, die USA und Südkorea. Weitere Informationen zur NCAP finden Sie im Abschnitt Wirksame Sicherheitssysteme .
	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. * Erhebungszeitraum ist rollierend von November Vorjahr zu November Berichtsjahr aufgrund der Bearbeitungszeit nach Beschwerdeingang.



Thema	Kennzahl	Kategorie	Maßeinheit	Code	Kommentierung
Produktsicherheit	Anzahl der zurückgerufenen Fahrzeuge	Quantitativ	Zahl	TR-AU-250a.3	Im Berichtsjahr 2021 gab es sicherheitsrelevante und konformitätsrelevante technische Aktionen, die 1.920.977 Fahrzeuge betrafen. Sie waren allesamt freiwillig und wurden in Abstimmung mit den Behörden durchgeführt. Die wesentlichen technischen Aktionen betrafen die Abgasrückführung und Takata-Airbags. Weitere Informationen zum Qualitätsmanagement finden Sie im Abschnitt 7 Produktsicherheit als Teil des Qualitätsmanagements .
Arbeitspraktiken	Anteil der unter Tarifverträge fallenden Belegschaft	Quantitativ	Prozent (%)	TR-AU-310a.1	<p>Deutschland*: 100 % UK: 83 % China (Werk): 100 % Österreich²: 100 % Südafrika: 70 % USA: keine Kollektivvereinbarungen vorhanden Mexiko: 100 %</p> <p>Aufgrund der Datenverfügbarkeit konzentriert sich die BMW Group bei der Berichterstattung zu dieser Kennzahl auf die dargestellten Länder.</p> <p><small>* ohne leitende Angestellte bzw. ohne Vertrauenspersonal</small></p>
	(1) Anzahl der Arbeitsunterbrechungen und (2) Anzahl, beschäftigungslose Tage	Quantitativ	Anzahl, beschäftigungslose Tage	TR-AU-310a.2	<p>Streikmaßnahmen haben in der Regel die Durchsetzung von Entgeltforderungen zum Ziel.</p> <p>In den Werken der BMW AG wurde im Jahr 2021 im Werk Leipzig gestreikt. Es handelte sich um fünf sogenannte 24-Stunden-Streiks der IG Metall mit dem Ziel, ein Angleichungsgeld für die Differenz der vertraglichen Wochenarbeitszeit zwischen den Tarifgebieten im Osten und Westen Deutschlands zu erkämpfen. Der Arbeitsausfall erfolgte parallel zur angespannten Versorgungssituation der Halbleiter, sodass die Auswirkungen auf das Unternehmen nicht unmittelbar beziffert werden können. Nach Abschluss einer tariflichen Rahmenregelung zur Angleichung der Arbeitszeiten hat die BMW Group entsprechende Gespräche mit dem Betriebsrat aufgenommen.</p> <p>In den internationalen Werken der BMW Group gab es am Standort Rosslyn in Südafrika streikbedingte Betriebsunterbrechungen. Insgesamt handelte es sich um 13 Streiktage, die sich auf vier Zeitblöcke verteilten und auf unterschiedliche Ursachen mit dem Schwerpunkt auf Entgeltforderungen zurückzuführen sind. Das ausgefallene Arbeitsvolumen konnte durch Zusatzschichten kompensiert werden. Die Anzahl der beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei Streikmaßnahmen wird von der BMW Group nicht erfasst.</p>



Thema	Kennzahl	Kategorie	Maßeinheit	Code	Kommentierung
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	<p>Weltweite CO₂-Emissionen Neuwagenflotte inkl. Vorkettenemissionen (normiert nach WLTP): 197,9 g CO₂ / km¹ EU (WLTP): 115,9 g CO₂ / km^{2,3} USA (USC): 140,9 g CO₂ / km (volumengewichteter CO₂-Flottenausstoß aus Passenger Cars und Light Trucks) CN (WLTC): 163,0 g CO₂ / km⁴</p> <p>Die BMW Group fokussiert sich auf die Kernmärkte Europa, China, USA. Diese decken hierbei einen Anteil von mehr als 80 % des BMW Group Absatzes ab. Weitere Informationen und Erläuterungen finden Sie in den Abschnitten ↗ CO₂-Reduktion in der Nutzungsphase erfüllt gesetzliche Vorgaben und ↗ Flottenemissionen in den USA, China und weltweit.</p> <p>¹ Die Ermittlung der Kennzahl basiert auf einer neuen Berechnungsmethode, die rückwirkend bis 2019 angewendet wurde (2019 vor Anpassung: 140 g / km; 2020 vor Anpassung: 133 g / km). Zur Definition siehe Glossar ↗ CO₂-Emissionen Neuwagenflotte weltweit inkl. Vorkettenemissionen.</p> <p>² 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 Folgejahr zur Verfügung.</p> <p>³ In den regulatorischen Vorgaben definierte Flexibilität für 2021: Ökoinnovationen mit 1,7 g CO₂ / km (WLTP).</p> <p>⁴ Durchschnittliche volumengewichtete Flottenemissionen inklusive regulatorisch zulässiger Anrechnungsfaktoren in Höhe von 8,83 g CO₂ / km (Off cycle technologies, NEV multiplier, Phase-in) gemäß WLTC (Worldwide Harmonized Test Cycle) unter chinaspezifischen Testrandbedingungen.</p>
	Anzahl der verkauften (1) emissionsfreien Fahrzeuge, (2) Hybridfahrzeuge und (3) Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge	Quantitativ	Zahl		TR-AU-410a.2



Thema	Kennzahl	Kategorie	Maßeinheit	Code	Kommentierung
Kraftstoffverbrauch und Emissionen in der Gebrauchsphase	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 klaren 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 -Reduktionsziele bis 2030 (Basisjahr 2019) in der Nutzungsphase sowie für die Vorkette und Produktion. Diese wurden bei der SBTi angemeldet und validiert (↗ CO₂-Reduktionsziele über die Wertschöpfungskette). Die BMW Group ergreift ebenfalls Maßnahmen, um den Klimawandel einzudämmen und sich an Klimaveränderungen anzupassen. Dazu gehört, klimabezogene 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 (NO _x), Kohlenmonoxid (CO) und Feinstaub (PM) (↗ Schadstoffemissionen) verringert die BMW Group ebenfalls konsequent.
Rohmaterialbezug	Beschreibung des Risikomanagements im Zusammenhang mit dem Einsatz von kritischen Materialien	Diskussion und Analyse	n / a	TR-AU-440a.1	Um die verbundenen Sorgfaltspflichten bei Umwelt- und Sozialstandards zu erfüllen, setzen wir auf systematische Risikoanalysen sowie Präventions-, Befähigungs- und Abhilfemaßnahmen. Darüber hinaus verankert die BMW Group ihre verpflichtenden Nachhaltigkeitsstandards in den Lieferverträgen. Bei Rohstoffen für die Produktion von Batteriezellen wie beispielsweise Lithium und Kobalt stellt der Bezug generell eine besondere Herausforderung dar. Um die Rückverfolgbarkeit und Transparenz in der Lieferkette für beide Rohstoffe herzustellen und identifizierte Risiken zu minimieren, bezieht die BMW Group diese direkt bei den Erzeugern und stellt sie den eigenen Lieferanten zur Produktion der aktuellen Generation von Batteriezellen zur Verfügung. Detaillierte Informationen zum Managementansatz der BMW Group finden Sie im Abschnitt ↗ Ökologische und soziale Verantwortung wahrnehmen . Die enge und partnerschaftliche Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten war einer der Faktoren dafür, dass beispielsweise die Auswirkungen der globalen Halbleiter-Knappheit in weiten Teilen abgefedert werden konnten. Um hier die Versorgung langfristig abzusichern, hat die BMW Group Ende 2021 erstmals eine direkte Vereinbarung mit Lieferanten von Halbleitern abgeschlossen. Über die Vereinbarung sichert sich die BMW Group die Versorgung mit mehreren Millionen Halbleitern pro Jahr. ↗ Globales Netzwerk und lokale Beschaffung .



Thema

Kennzahl

Kategorie

Maßeinheit

Code

Kommentierung

Materialeffizienz und -wiederverwertung

Gesamtmenge des Abfalls aus der Fertigung, Anteil des wiederverwerteten Abfalls

Quantitativ

Metrische Tonnen (t),
Prozent (%)

TR-AU-440b.1

Gesamtmenge des Abfalls: 829.498 t. 93,4 % sind hier von wiederverwertet und 5,8 % thermisch verwertet.

Gewicht des zurückgewonnenen Altmaterials, Anteil des recycelten Materials

Quantitativ

Metrische Tonnen (t),
Prozent (%)

TR-AU-440b.2

Über das Recycling und Demontage Zentrum München wurden im Berichtsjahr 8.543 Fahrzeuge (inkl. Motorrädern) zurückgenommen und verwertet. Dies entspricht einem Gesamtverschrottungsgewicht der Fahrzeuge von 12.799 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.

Durchschnittliche Recyclingfähigkeit der verkauften Fahrzeuge

Quantitativ

Prozent (%)
nach gewogenem Verkauf
in metrischen Tonnen (t)

TR-AU-440b.3

Alle seit 2008 auf den Markt gebrachten Fahrzeuge erfüllen die derzeit weltweit gültigen gesetzlichen Anforderungen zur Verwertung von Altfahrzeugen, Komponenten und Materialien. Bereits heute müssen Fahrzeuge zu 95 % (auf Basis des Fahrzeuggewichts) recyclingfähig sein. 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. [↗ Von der Produktentwicklung bis zum Recycling](#)
Neben der Verbesserung der Recyclingfähigkeit von Fahrzeugen will die BMW Group den Einsatz von Primärmaterialien in der automobilen Wertschöpfungskette reduzieren und den Anteil von Sekundärmaterial erhöhen. [↗ Zirkularität als strategischer Schwerpunkt.](#)

TCFD-INDEX

[

		BMW Group Bericht 2021	CDP-Fragebogen 2021
Governance	A. Verantwortung des Vorstands für klimabedingte Risiken und Chancen	Prognose, Risiko- und Chancenmanagement — ➤ Organisation des Risikomanagements — ➤ Klimabezogene Chancen und Risiken Integrierte Strategie der BMW Group — ➤ Strategieprozess — ➤ Leistungsindikatoren — ➤ Steuerung ➤ Corporate Governance	C1.1a, C 1.1b
	B. Die Rolle des Managements beim Bewerten und Bewältigen von klimabedingten Risiken und Chancen	Prognose, Risiko- und Chancenmanagement — ➤ Organisation des Risikomanagements — ➤ Klimabezogene Chancen und Risiken Integrierte Strategie der BMW Group — ➤ Strategieprozess — ➤ Leistungsindikatoren	C 1.2, C 1.2a

]

[

		BMW Group Bericht 2021	CDP-Fragebogen 2021
Strategie	A. Klimabedingte Risiken und Chancen	Prognose, Risiko- und Chancenmanagement ➤ Klimabezogene Chancen und Risiken Integrierte Strategie der BMW Group — ➤ Umfeldanalyse und Megatrends — ➤ Strategieprozess	C2.1, C2.3, C2.3a, C2.4, C2.4a, C 2.2a
	B. Auswirkungen klimabedingter Risiken und Chancen auf die Geschäftstätigkeit sowie strategische und finanzielle Planung des Unternehmens	Prognose, Risiko- und Chancenmanagement ➤ Klimabezogene Chancen und Risiken Integrierte Strategie der BMW Group — ➤ Umfeldanalyse und Megatrends — ➤ Klimawandel und CO₂-Reduzierung — ➤ Strategieprozess Produkte und Mobilitätslösungen — ➤ CO₂- und Schadstoffemissionen — ➤ Elektromobilität Produktion, Einkauf und Lieferantennetzwerk — ➤ CO₂-Emissionen an den Standorten — ➤ CO₂-Emissionen in der Lieferkette reduzieren	C2.3, C2.3a, C 2.4, C2.4a, C3.1, C3.3
	C. Belastbarkeit der Strategie der Organisation	Prognose, Risiko- und Chancenmanagement ➤ Klimabezogene Chancen und Risiken Integrierte Strategie der BMW Group ➤ Strategieprozess	C 3.1, C3.1a

]]

[

		BMW Group Bericht 2021	CDP-Fragebogen 2021
Risikomanagement	A. Die Prozesse des Unternehmens zum Identifizieren und Bewerten klimabedingter Risiken	Prognose, Risiko- und Chancenmanagement — ➤ Organisation des Risikomanagements — ➤ Klimabezogene Chancen und Risiken Integrierte Strategie der BMW Group ➤ Umfeldanalyse und Megatrends	C2.2, C2.2a, C 2.1
	B. Prozesse des Unternehmens zum Managen klimabedingter Risiken	Prognose, Risiko- und Chancenmanagement — ➤ Organisation des Risikomanagements — ➤ Klimabezogene Chancen und Risiken Integrierte Strategie der BMW Group — ➤ Umfeldanalyse und Megatrends — ➤ Strategieprozess	C 2.2, C2.2a
	C. Integration von Prozessen zur Ermittlung, Bewertung und zum Management klimabedingter Risiken in das allgemeine Risikomanagement des Unternehmens	Prognose, Risiko- und Chancenmanagement — ➤ Organisation des Risikomanagements — ➤ Klimabezogene Chancen und Risiken	C2.2

]

[

		BMW Group Bericht 2021	CDP-Fragebogen 2021
Kennzahlen und Ziele	A. Kennzahlen, mit denen das Unternehmen klimabedingte Risiken und Chancen bewertet	Integrierte Strategie der BMW Group — ↗ Dashboard — ↗ Leistungsindikatoren ↗ Weitere GRI-Informationen (Tabelle CO₂-Bilanz der BMW Group)	C4.2
	B. Offenlegen von Scope-1-, Scope-2- und Scope-3-Treibhausgas(THG)-Emissionen	Integrierte Strategie der BMW Group ↗ Leistungsindikatoren Produkte und Mobilitätslösungen — ↗ CO₂- und Schadstoffemissionen Produktion, Einkauf und Lieferantennetzwerk — ↗ Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien ↗ Weitere GRI-Informationen (Tabelle CO₂-Bilanz der BMW Group)	C6.1, C6.3, C6.5
	C. Ziele, nach denen das Unternehmen klimabedingte Chancen und Risiken behandelt	Integrierte Strategie der BMW Group — ↗ Strategieprozess — ↗ Leistungsindikatoren Produkte und Mobilitätslösungen — ↗ CO₂- und Schadstoffemissionen Produktion, Einkauf und Lieferantennetzwerk — ↗ Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien	C4.1, C4.1b, C4.2

]]

NFE-INDEX

Pflichtangabe gemäß § 289 c-e HGB

Geschäftsmodell

BMW Group Bericht 2021

➤ Geschäftsmodell und Segmente
➤ Die integrierte Strategie der BMW Group

Einbindung der Unternehmensleitung

➤ Die integrierte Strategie der BMW Group
— ➤ Strategieprozess
— ➤ Leistungsindikatoren
— ➤ Steuerung

Risiken

➤ Umfeldanalyse und Megatrends
➤ Risiko- und Chancenmanagement

Zusammenhänge mit Beträgen im Jahresabschluss

➤ Über diesen Bericht
➤ Compliance und Menschenrechte
➤ Arbeitgeberattraktivität und Mitarbeiterentwicklung

Umweltbelange

➤ Die integrierte Strategie der BMW Group
— ➤ Umfeldanalyse und Megatrends
— ➤ Leistungsindikatoren
➤ Produkte und Mobilitätslösungen
➤ Produktion, Einkauf und Lieferantennetzwerk

Arbeitnehmerbelange

➤ Die integrierte Strategie der BMW Group
— ➤ Zusammenarbeit
— ➤ Leistungsindikatoren
➤ Mitarbeitende und Gesellschaft
— ➤ Arbeitgeberattraktivität und Mitarbeiterentwicklung
— ➤ Gesundheit und Leistungsfähigkeit
— ➤ Vielfalt

Sozialbelange

➤ Die integrierte Strategie der BMW Group
— ➤ Umfeldanalyse und Megatrends
➤ Produktsicherheit und Datenschutz
➤ Einkauf und Lieferantennetzwerk
➤ Gesellschaftliches Engagement

Achtung der Menschenrechte

➤ Compliance und Menschenrechte
➤ Einkauf und Lieferantennetzwerk

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

➤ Compliance und Menschenrechte

Pflichtangabe gemäß Art. 8 der Taxonomie-Verordnung*

Taxonomiefähige Umsätze

➤ EU-Taxonomie

Taxonomiefähige Investitionsausgaben

Taxonomiefähige Betriebsausgaben

* 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 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 Fahrzeuge 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.dat.de/co2

Stand: Februar 2022

Modell	Werte nach WLTP				Werte nach NEFZ		
	Kraftstoffverbrauch in l / 100km (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 / 100km (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	2,1 – 1,7	44 – 39	15,7 – 15,0	47 – 52	2,1 – 1,9	48 – 43	14,3 – 13,8
BMW 225xe Active Tourer (Modelljahr 2021)	1,7 – 1,5	39 – 35	15,0 – 14,4	69 – 80	1,8 – 1,8	41 – 41	13,5 – 13,5
BMW 230e xDrive Active Tourer (vorläufige Daten)	1,4 – 1,1	30 – 22	20,0 – 17,9	bis zu 90	-	-	-
BMW X2 xDrive25e	1,8 – 1,7	42 – 38	15,2 – 14,9	51 – 53	1,9	43	13,7
BMW 320e (Automatik)	1,8 – 1,3	41 – 30	18,1 – 16,1	52 – 61	1,8 – 1,5	41 – 35	14,8 – 14,2
BMW 320e Touring	1,9 – 1,4	44 – 32	18,6 – 16,7	50 – 59	1,9 – 1,7	44 – 38	15,3 – 14,3
BMW 320e xDrive Touring	2,2 – 1,5	49 – 35	19,5 – 17,3	46 – 57	2,1 – 1,9	49 – 43	16,4 – 16,0
BMW 330e	1,8 – 1,3	41 – 30	18,4 – 16,5	52 – 60	1,8 – 1,5	41 – 35	14,8 – 13,9
BMW 330e xDrive	1,9 – 1,4	43 – 31	18,6 – 16,5	51 – 60	2,0 – 1,7	45 – 40	15,9 – 15,2
BMW 330e Touring	1,9 – 1,4	42 – 31	18,3 – 16,2	52 – 61	1,9 – 1,7	44 – 38	15,6 – 14,5
BMW 330e xDrive Touring	2,1 – 1,6	48 – 35	19,3 – 17,3	48 – 57	2,2 – 1,9	49 – 43	15,8 – 14,7
BMW M3	10,2 – 10,0	231 – 227	-	-	10,8	248	-
BMW X3 xDrive30e	2,6 – 2,0	59 – 45	20,5 – 18,9	42 – 50	-	-	-
BMW iX3	-	-	18,9 – 18,5	453 – 461	-	-	-
BMW M4	10,1 – 9,9	230 – 226	-	-	-	-	-

Stand: Februar 2022

Modell	Werte nach WLTP				Werte nach NEFZ		
	Kraftstoffverbrauch in l / 100km (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 / 100km (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 M50	-	-	22,5 – 18,0	416 – 521	-	-	-
BMW i4 eDrive40	-	-	19,1 – 16,1	493 – 590	-	-	-
BMW 520e	1,8 – 1,3	41 – 30	18,2 – 16,3	53 – 61	1,9 – 1,7	43 – 39	15,1 – 14,5
BMW 520e Touring	1,9 – 1,5	43 – 35	18,4 – 17,0	51 – 57	2,0 – 1,8	46 – 42	15,6 – 15,0
BMW 530e	1,8 – 1,3	41 – 30	18,3 – 16,2	53 – 61	1,9 – 1,7	43 – 39	14,9 – 13,8
BMW 530e xDrive	2,2 – 1,6	49 – 35	19,4 – 17,4	47 – 55	2,1 – 2,0	49 – 46	16,5 – 15,9
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 545e xDrive	2,2 – 1,6	51 – 37	19,2 – 17,2	47 – 57	2,3 – 2,2	53 – 49	16,3 – 15,8
BMW X5M	1,7 – 1,2	39 – 27	27,7 – 24,3	77 – 88	2,1 – 1,6	47 – 37	25,2 – 23,5
BMW X5 xDrive45e	1,7 – 1,2	39 – 27	27,7 – 24,3	77 – 88	2,1 – 1,6	47 – 37	25,2 – 23,5
BMW X6M	13,4 – 13,1	305 – 299	-	-	13,1	301	-
BMW iX xDrive40	-	-	22,5 – 19,3	372 – 425	-	-	-
BMW iX xDrive50	-	-	23,0 – 19,8	550 – 631	-	-	-
BMW iX M60	-	-	24,5 – 21,9	502 – 561	-	-	-
BMW 745e	2,1 – 1,8	49 – 41	18,9 – 17,9	48 – 55	2,2 – 2,1	51 – 47	16,9 – 16,6
BMW 745Le xDrive	2,5 – 2,1	57 – 47	20,1 – 18,8	45 – 52	2,6 – 2,5	59 – 56	17,8 – 17,5
BMW 745Le	2,2 – 1,8	50 – 42	19,1 – 18,1	47 – 54	2,2 – 2,2	51 – 49	17,1 – 16,5
MINI							
MINI Cooper SE	-	-	17,6 – 15,2	-	-	-	16,9 – 14,9
MINI Cooper S Countryman ALL4	7,5 – 6,9	170 – 158	-	-	6,5 – 6,2	149 – 142	-
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 Black Badge Ghost	15,8	359	-	-	15,8	359	-
Rolls-Royce Cullinan	16,5 – 16,1	377 – 368	-	-	15,2	348	-
Rolls-Royce Wraith	16,3 – 15,8	369 – 357	-	-	16,0 – 15,9	365 – 363	-
Rolls-Royce Dawn	16,9 – 16,2	381 – 367	-	-	16,3 – 16,1	372 – 367	-

* Angaben sind vorläufig und beruhen auf Prognosen nach Testzyklus WLTP.

BMW GROUP IM ZEHN-JAHRES-VERGLEICH

		2021	2020	2019	2018 ¹	2017	2016	2015	2014	2013	2012
AUSLIEFERUNGEN											
Automobile ²	Einheiten	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	1.845.186
Motorräder ³	Einheiten	194.261	169.272	175.162	165.566	164.153	145.032	136.963	123.495	115.215	106.358
PRODUKTION											
Automobile	Einheiten	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	1.861.826
Motorräder ³	Einheiten	187.500	168.104	187.116	162.687	185.682	145.555	151.004	133.615	110.127	113.811
FINANZDIENSTLEISTUNGEN											
Vertragsbestand	Verträge	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	3.846.364
Bilanzielles Geschäftsvolumen	Mio. €	139.530	133.093	142.834	133.147	124.719	123.394	111.191	96.390	84.347	80.974
GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG											
Umsatzerlöse	Mio. €	111.239	98.990	104.210	96.855	98.282	94.163	92.175	80.401	76.059	76.848
Bruttomarge	%	19,8	13,7	17,3	19,0	20,3	19,9	19,7	21,2	20,1	20,2
Ergebnis vor Finanzergebnis	Mio. €	13.400	4.830	7.411	8.933	9.899	9.386	9.593	9.118	7.978	8.275
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	16.060	5.222	7.118	9.627	10.675	9.665	9.224	8.707	7.893	7.803
Umsatzrendite (Ergebnis vor Steuern / Umsatzerlöse)	%	14,4	5,3	6,8	9,9	10,9	10,3	10,0	10,8	10,4	10,2
Ertragsteuern	Mio. €	3.597	1.365	2.140	2.530	2.000	2.755	2.828	2.890	2.564	2.692
Steuerquote	%	22,4	26,1	30,1	26,3	18,7	28,5	30,7	33,2	32,5	34,5
Jahresüberschuss	Mio. €	12.463	3.857	5.022	7.064	8.675	6.910	6.396	5.817	5.329	5.111

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 Die für die Jahre 2020 und 2021 präsentierten Auslieferungszahlen sind nicht direkt mit den für Vorjahre präsentierten Zahlen vergleichbar. Siehe Vertriebszahlen für Auslieferungen im Abschnitt Vergleich ² Vergleich Prognose mit tatsächlicher Geschäftsentwicklung für weitere Informationen.

³ ohne Husqvarna, Auslieferungen bis 2013: 59.776 Einheiten; Produktion bis 2013: 59.426 Einheiten

⁴ Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeiterbegriffs (zur Definition siehe ² 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 %.

⁵ Vorschlag der Verwaltung

		2021	2020	2019	2018 ¹	2017	2016	2015	2014	2013	2012
BILANZ											
Langfristige Vermögenswerte	Mio. €	143.354	134.851	137.404	124.202	121.964	121.671	110.343	97.959	86.193	81.305
Kurzfristige Vermögenswerte	Mio. €	86.173	81.807	90.630	84.736	73.542	66.864	61.831	56.844	52.184	50.530
Investitionen (ohne aktivierte Entwicklungskosten)	Mio. €	5.012	3.922	5.650	5.029	4.688	3.731	3.826	4.601	4.967	4.151
Investitionsquote (Investitionen / Umsatzerlöse)	%	4,5	4,0	5,4	5,2	4,8	4,0	4,2	5,7	6,5	5,4
Eigenkapital	Mio. €	75.132	61.520	59.907	57.829	54.107	47.363	42.764	37.437	35.600	30.606
Eigenkapitalquote	%	32,7	28,4	26,3	27,7	27,7	25,1	24,8	24,2	25,7	23,2
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	Mio. €	77.929	83.175	85.502	79.698	69.634	73.183	63.819	58.288	51.643	52.834
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	Mio. €	76.466	71.963	82.625	71.411	71.765	67.989	65.591	59.078	51.134	48.395
Bilanzsumme	Mio. €	229.527	216.658	228.034	208.938	195.506	188.535	172.174	154.803	138.377	131.835
KAPITALFLUSSRECHNUNG											
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Mio. €	16.009	13.537	12.036	10.979	9.039	7.880	6.122	7.688	7.671	8.370
Free Cashflow Segment Automobile	Mio. €	6.354	3.395	2.567	2.713	4.459	5.792	5.404	3.481	3.003	3.809
PERSONAL											
Mitarbeiter am Jahresende ⁴		118.909	120.726	126.016	134.682	129.932	124.729	122.244	116.324	110.351	105.876
Personalaufwand je Mitarbeiter ⁴	€	103.569	99.647	98.901	101.178	100.760	99.575	97.136	92.337	89.869	89.161
DIVIDENDE											
Dividendensumme	Mio. €	3.827 ⁵	1.253	1.646	2.303	2.630	2.300	2.102	1.904	1.707	1.640
Dividende je Stammaktie / Vorzugsaktie	€	5,80 / 5,82 ⁵	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	2,50 / 2,52

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 Die für die Jahre 2020 und 2021 präsentierten Auslieferungszahlen sind nicht direkt mit den für Vorjahre präsentierten Zahlen vergleichbar. Siehe Vertriebszahlen für Auslieferungen im Abschnitt [Vergleich Prognose mit tatsächlicher Geschäftsentwicklung](#) für weitere Informationen.

³ ohne Husqvarna, Auslieferungen bis 2013: 59.776 Einheiten; Produktion bis 2013: 59.426 Einheiten

⁴ 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 %.

⁵ Vorschlag der Verwaltung

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 und nicht konsolidierten Gesellschaften, an denen die BMW Group 100 % Anteile hält). Datenerhebung über Direkterfassung der Teilnehmer sowie zu einem kleinen Teil über qualifizierte Hochrechnung. Die Daten umfassen die Gesamtsumme der Teilnehmer von durchgeführten 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.

Aufwendungen in Aus- und Weiterbildung

Die Aufwendungen für Ausbildung umfassen alle Kosten, die im Berichtsjahr für die Berufsausbildung innerhalb der konsolidierten und nicht konsolidierten 100 %-Tochtergesellschaften der BMW Group anfallen, einschließlich der Personalkosten für Ausbilder und Auszubildende sowie sonstiger Kosten und Investitionen im Zusammenhang mit der Berufsausbildung. Die Aufwendungen für Weiterbildung werden für alle konsolidierten und nicht konsolidierten 100 %-Tochtergesellschaften der BMW Group ermittelt. Dazu gehören Vorbereitungs- und Umsetzungskosten, Opportunitätskosten und Investitionen, die für eine solche Weiterbildung getätigt werden. Die Kosten umfassen auch kalkulatorische Abschreibungen, die auf der Grundlage von Bestandslisten gemessen 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 Werkstatersatzfahrzeug 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, unwesentlich von den Zeitpunkten abweichen, zu denen Kalenderjahre oder -quartale beginnen beziehungsweise enden, und stattdessen industrieüblichen Berichtskalendern folgen. In der deutschsprachigen Fassung des Integrierten Berichts werden die Begriffe Auslieferungen und Absatz gleichbedeutend verwendet.

Ausschüttungsquote

Verhältnis Bilanzgewinn der BMW AG nach HGB zum Konzernjahresüberschuss der BMW Group nach IFRS.

Auszubildender

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.

CO₂-Emissionen Neuwagenflotte EU

Zur Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Flottenemissionen eines Herstellers 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. Der nach internen Berechnungen ermittelte CO₂-Flottenwert der BMW Group für das Berichtsjahr 2021 beinhaltet die gesetzlich zulässige Anrechnung von Öko-Innovationen.

CO₂-Emissionen Neuwagenflotte weltweit inkl. Vorkettenemissionen

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 mehr als 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 chinaspesifischen Testrandbedingungen; Basis: Import- bzw. lokale Produktionsvolumen; inkl. Joint Venture 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 („vom Bohrloch 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) als Grundlage heran, um die Emissionen des Strommixes in den jeweiligen Kernmärkten zu bewerten.

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 Scope-1-Emissionen 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. Scope-3-Emissionen fallen in den vor- und nachgelagerten Wertschöpfungsstufen an, sowohl in der Lieferkette (upstream) als auch bei der Nutzung der Produkte und Dienstleistungen (downstream).

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 Aktiegattung entfallende Konzernergebnis nach Minderheitenanteilen auf die durchschnittliche Anzahl der jeweiligen Aktien bezogen wird. Beim Ergebnis je Vorzugsaktie werden nur die für das jeweilige Geschäftsjahr dividendenberechtigten Vorzugsaktien berücksichtigt.

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.

Führungsfunktion

Führungsfunktionen sind definiert als besetzte Funktionen der Funktionsebenen I–IV unterhalb der Vorstandsebene.

G**Geschäfts- oder Firmenwert**

Kaufbetrag eines Unternehmens abzüglich der um die Schulden geminderten Vermögenswerte. Der Mehrbetrag wird vom Käufer aufgrund zukünftiger Ertragserwartungen bezahlt.

I**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 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 BMW Group mehr als 50 % Anteile hält), ohne Auszubildende, Praktikanten, Aushilfen (Werkstudenten), Zeitarbeitskräfte, ruhende/inaktive Arbeitsverträge wie Mutterschutz, Sabbatical, 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 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 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 Kohlendioxid (CO₂), der an einer Stelle nicht vermieden werden kann, an anderer Stelle einzusparen (Vermeidung) oder durch sogenannte CO₂-Senken zu absorbieren („CO₂-Remo-

vals“). Im Kern der Aktivitäten der BMW Group steht jedoch das Prinzip „CO₂-Emissions-Verminderung vor Kompensation“. Dabei nicht vermeidbare CO₂-Emissionen werden bilanziell durch Offsetting CO₂-neutral 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, soziale 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) machen.

Prognose

Bei der Prognose ihrer bedeutsamsten Leistungsindikatoren legt die BMW Group 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 %

Die Prognose für den Return on Capital Employed (RoCE) für die Segmente Automobile und Motorräder stützt sich – abweichend von den übrigen bedeutsamsten Leistungsindikatoren – auf die Veränderung in Prozentpunkten:

Vorjahresniveau	[–0,9 %-Punkte / +0,9 %-Punkte]
Leichter Anstieg	[+1,0 %-Punkte / +4,9 %-Punkte]
Leichter Rückgang	[–1,0 %-Punkte / –4,9 %-Punkte]
Solider Anstieg	[+5,0 %-Punkte / +9,9 %-Punkte]
Moderater Rückgang	[–5,0 %-Punkte / –9,9 %-Punkte]
Deutlicher Anstieg	≥ +10,0 %-Punkte
Deutlicher Rückgang	≤ –10,0 %-Punkte

R

Return on Capital Employed (RoCE)

Der RoCE in den Segmenten Automobile und Motorräder berechnet sich aus dem jeweiligen Segmentergebnis vor Finanzergebnis und dem durchschnittlich eingesetzten operativen Kapital – zum Ende der letzten fünf Quartale – im jeweiligen Segment. Das eingesetzte Kapital entspricht der Summe aller kurz- und langfristigen operativen Vermögenswerte, bereinigt um das Abzugskapital. Beim Abzugskapital handelt 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 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.

Z

Zeitarbeitskraft (ZAK)

Anzahl aller Personen, die auf Basis einer aktiven 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

2022

16. März 2022

BMW Group Jahreskonferenz; Medien-Tag

17. März 2022

BMW Group Jahreskonferenz; Analysten- und Investoren-Tag

5. Mai 2022

Quartalsmitteilung zum 31. März 2022

11. Mai 2022

Hauptversammlung

3. August 2022

Halbjahresbericht zum 30. Juni 2022

3. November 2022

Quartalsmitteilung zum 30. September 2022

2023

15. März 2023

BMW Group Bericht 2022

15. März 2023

BMW Group Jahreskonferenz; Medien-Tag

16. März 2023

BMW Group Jahreskonferenz; Analysten- und Investoren-Tag

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

KONTAKTE

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

INVESTOR RELATIONS

Telefon + 49 89 382-2 53 87

Telefax + 49 89 382-1 46 61

E-Mail ir@bmwgroup.com

DIE BMW GROUP IM INTERNET

Weitere Informationen über die BMW Group erhalten Sie im Internet unter der Adresse:

➤ www.bmwgroup.com

Die Rubrik Investor Relations können Sie unter der Adresse direkt erreichen:

➤ www.bmwgroup.com/ir

Informationen zu den Marken der BMW Group finden Sie unter:

➤ www.bmw.com

➤ www.mini.com

➤ www.rolls-roycemotorcars.com

➤ www.bmw-motorrad.com

HERAUSGEBER

Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft
80788 München
Telefon + 49 89 382-0

WWW.BMWGROUP.COM